Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 271 del 19 novembre 2010 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 19 novembre 2010** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-85081

N. 255/L

DECRETO LEGISLATIVO 8 ottobre 2010, n. **191**

Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 8 ottobre 2010, n. **191**.

Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

Vista la legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2008 ed, in particolare, l'Allegato B;

Vista la direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'Allegato VII della direttiva 2008/57/CE;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2009 ed, in particolare, l'Allegato B;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di recepimento delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE;

Visto il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, che istituiscono un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie;

Vista la direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

Visto il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 163, di recepimento delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, così come modificate dalla direttiva 2004/50/CE;

Visto il regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera *a)*, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 luglio 2010;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la definitiva deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 7 ottobre 2010;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione e l'innovazione, dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali;

EMANA
il seguente decreto legislativo:

Capo I

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente decreto definisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con il corrispondente sistema ferroviario transeuropeo, stabilite dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, così come modificata dalla direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, così come modificata dalla direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008.

2. Le condizioni di cui al comma 1 riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio ed alla manutenzione.

3. L'ambito di applicazione del presente decreto è esteso a tutto il sistema ferroviario nazionale, ad eccezione:

a) delle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;

b) delle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;

c) delle infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture, destinati ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci;

d) delle infrastrutture ed i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico e fatte salve le deroghe all'applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità elencate nell'articolo 8.

4. L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso, tenendo conto dell'articolo 7, a tutto il sistema ferroviario inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale e fatte salve le deroghe all'applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità elencate nell'articolo 8.

5. Il presente decreto riguarda le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai parametri, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario necessarie per realizzarne l'interoperabilità.

6. Gli allegati costituiscono parte integrante del presente decreto. Alle eventuali modifiche di ordine tecnico ed esecutivo degli allegati, apportate a livello comunitario, è data attuazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di natura non regolamentare, ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) direttiva: la direttiva 2008/57/CE del Parlamento e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, così come modificata dalla direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009;

b) sistema ferroviario transeuropeo: i sistemi ferroviari convenzionale e ad alta velocità transeuropei di cui, rispettivamente, all'allegato I, punti 1 e 2;

c) sistema ferroviario nazionale: la parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità costituita dalle infrastrutture definite nell'allegato I, sezione 3, punto 3.8, della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, e dai materiali rotabili che utilizzano dette infrastrutture. Nel territorio nazionale il sistema ferroviario ad alta velocità coincide con il sistema ferroviario ad alta capacità;

d) interoperabilità: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni, garantendo il livello di prestazioni richiesto per le linee. Tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;

e) veicolo: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi;

f) rete: linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario;

g) sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nell'allegato II. Tali sottosistemi, i cui requisiti essenziali sono definiti all'allegato III, sono di natura strutturale quali le infrastrutture, l'energia, il controllo-comando e segnalamento, il materiale rotabile o funzionale quali l'esercizio e gestione del traffico, la manutenzione, le applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci;

h) componenti di interoperabilità: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;

i) requisiti essenziali: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;

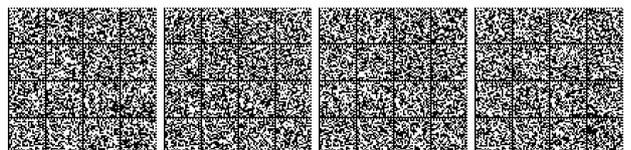
l) specifica europea: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea, come definite nell'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004;

m) STI: specifiche tecniche di interoperabilità adottate a norma della direttiva, di cui e' oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;

n) organismi notificati: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi;

o) parametri fondamentali: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;

p) caso specifico: ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente. Ciò può comprendere in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto della Comunità, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di Paesi terzi;

q) ristrutturazione: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

r) rinnovo: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

s) sostituzione nell'ambito di una manutenzione: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;

t) sistema ferroviario esistente: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;

u) messa in servizio: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema o un veicolo e' messo nello stato di funzionamento di progetto;

v) ente appaltante: qualsiasi ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e la costruzione ovvero la progettazione o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema. L'ente può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure il concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto;

z) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;

aa) gestore dell'infrastruttura nazionale: il soggetto indicato agli articoli 3, comma 1, lettera *h)*, e 11 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

bb) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e di passeggeri ovvero di merci o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

cc) Agenzia: Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie quale organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo II del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162;

dd) ERA: Agenzia ferroviaria europea per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria;

ee) detentore: il soggetto o l'entità che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed è iscritto in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 33: può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;

ff) progetto in fase avanzata di sviluppo: qualsiasi progetto la cui progettazione e costruzione, ovvero progettazione o costruzione, è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche sarebbe inaccettabile. Questa impossibilità può essere dovuta a ragioni giuridiche, contrattuali, economiche, finanziarie, sociali o ambientali, che devono essere debitamente giustificate;

gg) tipo: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce l'attestato unico di esame del tipo descritto nel modulo B della decisione 93/465/CEE;

hh) serie: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;

ii) soggetto responsabile della manutenzione: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale.

Art. 3.

Requisiti essenziali

1. Il sistema ferroviario, i sottosistemi, i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.

2. Le specifiche tecniche supplementari di cui all'articolo 34 della direttiva 2004/17/CE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

Capo II

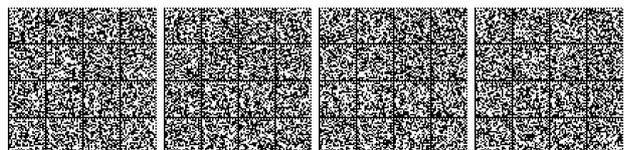
Specifiche tecniche di interoperabilità

Art. 4.

Oggetto delle STI

1. Per ogni sottosistema è applicata la relativa STI ovvero le relative STI se un sottosistema è oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi.

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione, conformemente al presente decreto; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.

3. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilità del sistema ferroviario esistente. A tale fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli; una particolare attenzione è rivolta alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei Paesi terzi.

4. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, comma 5.

5. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'ERA qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire l'obiettivo del presente decreto. In questo caso, le norme o specifiche o le singole parti richiamate o i documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici ed in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati; in questo caso deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.

Art. 5.

Adozione, revisione e pubblicazione di STI

1. Le STI di cui all'articolo 4 sono quelle elaborate o modificate dall'ERA su mandato della Commissione europea, con le procedure di cui all'articolo 6 della direttiva. Nella fase di elaborazione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA ai sensi degli articoli 3 e 12 del regolamento CE n. 881/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, partecipano, in relazione alle rispettive competenze, rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Agenzia.

2. Nel caso in cui, per motivi di sicurezza o interoperabilità debitamente giustificati, sia necessaria una nuova autorizzazione a seguito di rinnovamento o di ristrutturazione di sottosistemi già messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti i termini corrispondenti, ove non fissati nelle STI sono definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sentita l'Agenzia.

Art. 6.

Carenze delle STI

1. Ministero delle infrastrutture dei trasporti può chiedere che sia interpellato il Comitato di cui all'articolo 29 della direttiva qualora successivamente all'adozione risulta che la STI non soddisfa completamente i requisiti essenziali.

Art. 7.

Estensione dell'ambito di applicazione delle STI

1. L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso alle linee ed ai veicoli non ancora contemplati, a seguito di adozione di nuove STI o di revisione di STI già adottate.

2. Nelle more dell'effettiva estensione dell'ambito di applicazione delle STI a tutta la rete ferroviaria, si applicano le norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, o, qualora applicabile, all'articolo 16, comma 5, del presente decreto, per quanto concerne:

a) la procedura di messa in servizio:

1) di veicoli e sottosistemi controllo-comando e segnalamento a bordo, di cui è previsto un utilizzo almeno parziale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte della rete;

2) di sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento sui binari nelle parti della rete che non rientrano ancora nell'ambito di applicazione delle STI;

b) l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli di cui è previsto un utilizzo occasionale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte del sistema. La suddetta autorizzazione deve inoltre essere rilasciata a norma dell'articolo 20 del presente decreto.

Art. 8.

Deroghe dall'applicazione delle STI

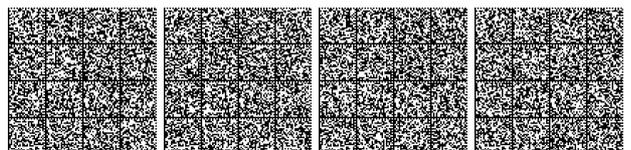
1. Una o più STI possono non essere applicate nei casi e nelle condizioni seguenti:

a) per un progetto di realizzazione di un nuovo sottosistema, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione delle STI;

b) per un progetto di rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti da queste STI sono incompatibili con quelli del sottosistema esistente;

c) per un progetto di realizzazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato sul territorio dello Stato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto della Comunità a causa di condizioni geografiche particolari;

d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e la coerenza ovvero la redditività economica o la coerenza del sistema ferroviario nazionale;

e) quando, in seguito ad un incidente o ad una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti;

f) per veicoli in provenienza o a destinazione di un Paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria nella Comunità.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad esclusione dei casi di cui al comma 1, lettera *f)*, anche su proposta di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, sentita preliminarmente l'Agenzia per gli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione, può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 comunicando alla Commissione europea la proposta motivata di deroga. Detta proposta è corredata di un fascicolo contenente l'indicazione delle STI o delle parti di esse che si chiede di non applicare e le corrispondenti specifiche tecniche che si ritiene di applicare. Tale fascicolo dovrà essere redatto nella forma e con i contenuti indicati nell'allegato IX.

3. Nel caso di cui al comma 1, lettera *a)*, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti notifica alla Commissione europea l'elenco dei progetti che hanno luogo nel territorio nazionale e che si trovano in fase avanzata di sviluppo, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI.

4. Nei casi di cui al comma 1, lettere *a)*, *c)* ed *e)*, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dà attuazione all'eventuale raccomandazione sulle specifiche da applicare formulata dalla Commissione europea sulla base dei risultati dell'analisi dei progetti. Nelle more della predetta decisione della Commissione, il Ministero può applicare le disposizioni alternative previste nel fascicolo di cui al comma 2.

5. Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, nelle more della decisione della Commissione europea nel caso di cui al comma 1, lettera *f)*, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può applicare le disposizioni alternative previste nel fascicolo di cui al comma 2.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica a tutte le parti interessate le deroghe autorizzate dalla Commissione europea e le eventuali raccomandazioni della Commissione stessa sulle specifiche che devono essere applicate.

Capo III

Componenti di interoperabilità

Art. 9.

Immissione sul mercato di componenti di interoperabilità

1. I componenti di interoperabilità possono essere immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario soddisfacendo i requisiti essenziali e se sono usati nel loro campo di impiego conformemente alla loro destinazione nonché installati e sottoposti a corretta manutenzione. Tali disposizioni non si applicano se tali componenti vengono immessi sul mercato per altre applicazioni.

2. I componenti di interoperabilità preliminarmente al loro impiego non sono soggetti a verifiche ulteriori rispetto a quelle compiute in un altro Stato membro della Comunità europea nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

Art. 10.

Conformità o idoneità all'impiego

1. I componenti di interoperabilità sono considerati conformi ai pertinenti requisiti essenziali se muniti della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella pertinente STI ed è munito del relativo certificato.

3. Un componente d'interoperabilità soddisfa i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. I componenti di interoperabilità sono sottoposti a interventi di verifica e manutenzione da parte degli utilizzatori, atti ad accertare e garantire, nel tempo, il mantenimento dei requisiti essenziali.

4. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti alla procedura di cui al comma 2.

5. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo 9, comma 1.

Art. 11.

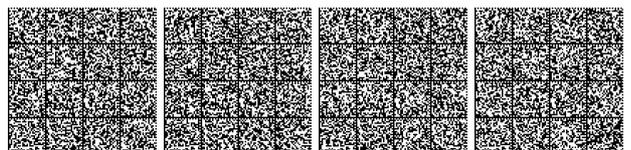
Non conformità delle specifiche europee ai requisiti essenziali

1. Qualora risulti che determinate specifiche europee non soddisfano i requisiti essenziali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consulta il Comitato di cui all'articolo 29 della direttiva.

Art. 12.

Procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego

1. La dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è redatta, prima dell'immissione sul mercato, dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, applicando le disposizioni previste dalle STI.

2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è effettuata da un organismo notificato a richiesta del fabbricante o del suo mandatario, stabilito nella Comunità.

3. Qualora i componenti di interoperabilità siano oggetto di altre direttive comunitarie concernenti altri aspetti, la dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, di cui al presente decreto, deve indicare che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.

4. Gli obblighi di cui ai commi 1, 2 e 3, qualora non assolti dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, sono a carico di chiunque immetta sul mercato i componenti di interoperabilità o assembla i medesimi componenti o parti degli stessi di diversa origine, o fabbrica i componenti per uso proprio.

5. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 13, quando si accerta che la dichiarazione CE di conformità è stata indebitamente rilasciata, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità sono tenuti, se necessario, a rimettere il componente di interoperabilità in conformità e a far cessare l'infrazione. Nel caso in cui la non conformità persista, vengono adottate tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilità di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo 13.

6. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque immette sul mercato componenti di interoperabilità privi di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego o privi della stessa è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

7. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque installa ed utilizza componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

8. Le disposizioni di cui ai commi 6 e 7 non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

Art. 13.

Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

1. Se un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria o un ente appaltante, constata che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta, per quanto di competenza, ogni misura urgente necessaria per limitarne il campo di applicazione o per vietarne l'impiego, ed informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia.

2. Qualora l'Agenzia, anche su indicazione di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, ritenga che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta le misure necessarie per limitarne il campo di applicazione, per vietarne l'impiego o finalizzate a ritirarlo dal mercato ed informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esponendone i motivi e precisando, in particolare, se la non conformità deriva da un'inosservanza dei requisiti essenziali, da una scorretta applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche, o da una carenza delle specifiche europee. In quest'ultimo caso la comunicazione è inviata anche al Ministero dello sviluppo economico.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa immediatamente la Commissione europea delle misure adottate e delle motivazioni di cui al comma 2.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta, nei casi di cui al comma 2, provvedimenti conformi alle conclusioni comunicate dalla Commissione europea.

5. Qualora risulti, anche su indicazione dell'Agenzia, di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria, di un ente appaltante o di un fabbricante, che determinate specifiche europee utilizzate, direttamente o indirettamente, ai fini delle attività regolate dalle direttive non soddisfano i requisiti essenziali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede alla Commissione europea l'attivazione della procedura di cui all'articolo 11.

6. Nei casi di irregolarità di cui all'articolo 12, comma 6, e comunque in tutti i casi in cui risulti che il componente di interoperabilità non è conforme ai requisiti essenziali o non è idoneo all'impiego, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità o l'utilizzatore del componente provvedono alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto. Qualora la non conformità persista si procede in conformità a quanto riportato ai commi 2, 3 e 4.

7. I provvedimenti di cui ai commi 1, 2 e 4 sono motivati e comunicati al fabbricante o ai suoi mandatari stabiliti nella Comunità e all'utilizzatore, che sono tenuti a sostenere tutte le spese conseguenti ai medesimi provvedimenti.

Capo IV

SOTTOSISTEMI

Art. 14.

Procedura di messa in servizio

1. Fatto salvo il Capo V, l'Agenzia autorizza la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario, che sono installati o gestiti sul territorio nazionale, soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario. L'Agenzia verifica in particolare la compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati e l'integrazione di tali sottosistemi in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE.

2. L'Agenzia verifica che, prima di essere messi in servizio, tali sottosistemi rispettino, laddove applicabili, le prescrizioni delle STI in fatto di gestione e manutenzione.

3. La verifica ha luogo successivamente alla messa in servizio di detti sottosistemi, utilizzando le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali:

a) per le infrastrutture, nell'ambito del rilascio e del controllo delle autorizzazioni di sicurezza a norma dell'articolo 15 del decreto legislativo10 agosto 2007, n. 162;

b) per i veicoli, nell'ambito del rilascio e del controllo dei certificati di sicurezza a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Art. 15.

Libera circolazione dei sottosistemi

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 14, comma 1, non è consentito vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, non possono esigersi verifiche che sono già state compiute:

a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione CE di verifica, i cui elementi sono indicati nell'allegato V, o in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore del presente decreto, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative;

b) in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

Art. 16.

Conformità alle STI e alle norme nazionali

1. Si considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato V.

2. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, al momento in cui i sottosistemi sono integrati nel sistema, la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

3. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, la gestione e il mantenimento dei sottosistemi conformemente ai relativi requisiti essenziali, ricorrendo, a tale fine, alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie verificano, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che i sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali ad essi applicati.

4. La verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale, costitutivo del sistema ferroviario, è compiuta con riferimento alle STI, se esistenti.

5. L'Agenzia predispone, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti lo notifica alla Commissione europea qualora non esista una STI pertinente oppure una deroga sia stata notificata in applicazione dell'articolo 8 oppure un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente.

6. L'elenco è notificato ogni qualvolta è modificato l'elenco delle norme tecniche, già notificate conformemente all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 96/48/CE e all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 2001/16/CE oppure dopo che la deroga è stata notificata oppure dopo la pubblicazione della STI in questione. In tale occasione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti designa inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 17.

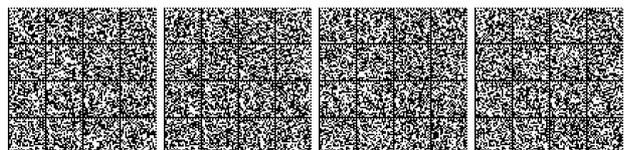
7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rende disponibile, su richiesta della Commissione europea, il testo integrale delle norme notificate. Possono non essere notificate norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tale caso, di tali norme e restrizioni deve essere fatto cenno nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 35.

8. L'Agenzia provvede a che le norme tecniche vincolanti siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori delle infrastrutture, delle imprese ferroviarie, dei richiedenti le autorizzazioni di messa in servizio in un linguaggio chiaro che possa essere compreso dalle parti interessate.

Art. 17.

Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica

1. Al fine di redigere la dichiarazione CE di verifica, il richiedente invita l'organismo notificato di propria scelta, prima che il sottosistema sia immesso in servizio, ad avviare la procedura di verifica CE di cui all'allegato VI. Il richiedente può essere l'ente appaltante o il fabbricante o il rispettivo mandatario stabilito nella Comunità.

2. La procedura di verifica CE di un sottosistema, effettuata dall'organismo notificato, inizia dalla fase di progettazione e prosegue per tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Detta procedura comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 34 e 35.

3. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità che richiede a un organismo notificato di istruire la procedura di verifica CE di un sottosistema strutturale mette a disposizione dello stesso organismo la documentazione tecnica necessaria relativa alle caratteristiche del sottosistema.

4. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato VI. La documentazione tecnica contiene tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema, nonché eventualmente tutti i documenti che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene altresì tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti di utilizzazione, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica, di regolazione e riparazione.

5. L'organismo notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema. In questo caso si applica la procedura di cui all'allegato VI.

6. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di conformità per una serie di sottosistemi o talune loro parti.

7. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque utilizza, nel sistema ferroviario transeuropeo nazionale, un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria che può variare fra 15.000 euro e 100.000 euro.

Art. 18.

Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

1. Se l'Agenzia, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, constata che un sottosistema in esercizio munito della dichiarazione CE di verifica, corredata della documentazione tecnica, non soddisfa interamente le disposizioni del presente decreto e in particolare i requisiti essenziali, può richiedere l'esecuzione di verifiche supplementari con spese a carico dell'ente appaltante, informandone il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa senza ritardo la Commissione europea delle richieste di verifica supplementare di cui al comma 1, esponendone i motivi e precisando se la non completa conformità alle disposizioni del presente derivi:

a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI;

b) da una carenza di una STI. In questo caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

Art. 19.

Messa in servizio di sottosistemi esistenti a seguito di rinnovo o ristrutturazione

1. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema in esercizio l'ente appaltante o il fabbricante depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso l'Agenzia. L'Agenzia esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi del presente decreto. Tale autorizzazione ènecessaria ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentirne. L'Agenzia decide entro quattro mesi dalla presentazione del dossier completo da parte del richiedente.

2. Qualora sia necessaria una nuova autorizzazione, l'Agenzia decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e lo comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che notifica la decisione alla Commissione europea e agli altri Stati membri, specificando:

a) il motivo per cui la o le STI non sono applicate completamente;

b) le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI;

c) gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica di cui all'articolo 17.

Capo V

Veicoli

Art. 20.

Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli

1. Prima di essere usato su una rete, un veicolo è oggetto di un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'Agenzia, salvo disposizione contraria del presente capo.

2. Un veicolo conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 21 o 22.

3. Un veicolo non conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 23 o 24.

4. Un veicolo conforme a un tipo autorizzato è autorizzato a norma dell'articolo 25.

5. L'Agenzia riconosce ogni autorizzazione rilasciata in qualunque altro Stato membro, fermo restando il disposto degli articoli 22 e 24 concernenti le autorizzazioni complementari. Su indicazione dell'Agenzia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiarisce, attraverso specifiche disposizioni normative di attuazione del presente decreto, da emanare con provvedimento di natura non regolamentare, se siano necessarie ulteriori autorizzazioni ai sensi delle pertinenti disposizioni dell'articolo 22 nel caso di veicoli conformi alle STI o dell'articolo 24 nel caso di veicoli non conformi.

6. Tutte le domande di autorizzazione di messa in servizio sono oggetto di una decisione dell'Agenzia, a norma degli articoli 21 e 22 o degli articoli 23 e 24. L'autorizzazione di messa in servizio di cui al comma 1 può contemplare condizioni di utilizzazione ed altre restrizioni.

7. Le decisioni negative dell'Agenzia rispetto alla messa in servizio di un veicolo ferroviario sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa il richiedente può presentare all'Agenzia stessa una richiesta di riesame per motivi debitamente comprovati. L'Agenzia dispone di un termine di due mesi a partire dalla ricezione del ricorso per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa è confermata, il richiedente può chiedere all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari che la decisione sia riesaminata per motivi debitamente comprovati.

8. In assenza di una decisione ai sensi degli articoli 22, comma 7, e 24, comma 5, da parte dell'Agenzia entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario in questione si considera autorizzata dopo che sia trascorso un periodo di tre mesi dalla scadenza dei termini suddetti. Le autorizzazioni concesse in applicazione del presente comma sono valide unicamente sulla rete per la quale l'Agenzia non abbia provveduto entro i termini prescritti.

9. Nel caso in cui l'Agenzia intenda revocare un'autorizzazione di messa in servizio da essa stessa rilasciata o un'autorizzazione in possesso del richiedente a norma del comma 8, utilizza la procedura di revisione dei certificati di sicurezza di cui all'articolo 14, comma 8, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, o, se applicabile, la procedura di revisione delle autorizzazioni di sicurezza di cui all'articolo 15, comma 4, del predetto decreto.

10. In caso di procedura di ricorso, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari può richiedere all'ERA un parere ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 10, della direttiva.

11. Nel caso di veicoli che circolano dal territorio nazionale verso un paese terzo o viceversa su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità e per i quali può essere concessa una deroga a norma dell'articolo 8, comma 5, o che sono soggetti a casi specifici, le norme nazionali di cui agli articoli 21 e 23 possono includere accordi internazionali nella misura in cui essi sono compatibili con la normativa comunitaria.

12. Le autorizzazioni di messa in servizio rilasciate prima del 19 luglio 2008, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare del regolamento internazionale carrozze-RIC e del regolamento internazionale veicoli-RIV, restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate. Tale disposizione prevale sugli articoli da 21 a 24.

13. L'Agenzia può concedere autorizzazioni di messa in servizio per una serie di veicoli, comunicando al richiedente la procedura da seguire.

14. Le autorizzazioni alla messa in servizio rilasciate ai sensi del presente articolo non inficiano le altre condizioni imposte alle imprese ferroviarie e ai gestori d'infrastruttura per operare tali veicoli sulla pertinente rete, a norma degli articoli 13, 14 e 15 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Art. 21.

Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

1. Il presente articolo si applica ai veicoli conformi alle STI pertinenti in vigore alla data di messa in servizio, a condizione che esse prevedano un numero sufficiente di requisiti essenziali e che le STI applicabili al materiale rotabile siano entrate in vigore.

2. La prima autorizzazione è rilasciata dall'Agenzia secondo i criteri seguenti:

a) quando tutti i sottosistemi strutturali di un veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo IV, l'autorizzazione è rilasciata senza ulteriori verifiche;

b) nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni CE di verifica di cui all'articolo 17, i criteri che l'Agenzia può verificare per rilasciare l'autorizzazione di messa in servizio possono riguardare solo:

1) la compatibilità tecnica fra i sottosistemi pertinenti del veicolo e la loro integrazione in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 14, paragrafo 1;

2) la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione;

3) le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso;

4) le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

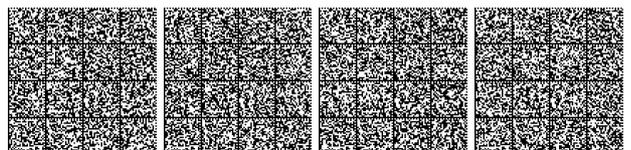
Art. 22.

Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

1. La messa in servizio dei veicoli totalmente conformi a STI che contemplano tutti gli aspetti dei sottosistemi pertinenti, senza casi specifici o punti in sospeso strettamente attinenti alla compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete, non è soggetta ad autorizzazioni supplementari, purché i veicoli circolino su reti conformi alle STI negli altri Stati membri o alle condizioni specificate nelle corrispondenti STI.

2. In caso di veicoli non menzionati al comma 1, messi in servizio in un altro Stato membro ai sensi dell'articolo 21, l'Agenzia decide se sul territorio italiano siano necessarie autorizzazioni supplementari. In tale caso si applicano i commi da 3 a 7.

3. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro conformemente all'articolo 21;

b) una copia del fascicolo tecnico di cui all'allegato VI. Ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, sempre che tali dati non siano armonizzati dalle corrispondenti STI;

c) i registri relativi alla manutenzione e, ove applicabile, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;

d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse, fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete.

4. I criteri che l'Agenzia verifica possono riguardare solo:

a) la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione incluse le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso necessarie per assicurare tale compatibilità;

b) le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

5. Per la verifica dei criteri di cui al comma 4, l'Agenzia può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma del regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera *a)*, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, o che siano effettuati collaudi sulla rete. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 26 del presente decreto l'Agenzia può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento.

6. L'Agenzia definisce, previa consultazione del richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, sentito il richiedente, si adopera con ogni mezzo affinché eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della sua domanda. Se del caso, l'Agenzia adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

7. L'Agenzia decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:

a) entro due mesi dall'invio del fascicolo di cui al comma 3;

b) se del caso, entro un mese dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'Agenzia stessa;

c) se del caso, entro un mese dalla comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'Agenzia stessa.

Art. 23.

Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI

1. Il presente articolo si applica ai veicoli non conformi alle STI applicabili in vigore alla data di messa in servizio, inclusi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo dei requisiti essenziali non sia stato previsto da una o più STI.

2. La prima autorizzazione è valida soltanto sulla rete nazionale ed è rilasciata dall'Agenzia secondo i criteri seguenti:

a) agli eventuali aspetti tecnici contemplati da una STI si applica la procedura di verifica CE;

b) agli altri aspetti tecnici si applicano le norme nazionali notificate a norma dell'articolo 16, comma 5, e dell'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Art. 24.

Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI

1. Per i veicoli autorizzati ad essere messi in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 20, comma 12, o dell'articolo 23, l'Agenzia può decidere, a norma del presente articolo, che per la messa in servizio sul territorio nazionale sono necessarie autorizzazioni supplementari.

2. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso è conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, informazioni sulle deroghe vigenti o concesse a norma dell'articolo 8;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative; ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, così come previsto dall'articolo 20, comma 2, lettera *c)*, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;

d) attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse, fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete.

3. I dati di cui al comma 2, lettere *a)* e *b)*, non possono essere contestati dall'Agenzia, a meno che questa non dimostri, senza pregiudizio per l'articolo 15, l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 26, l'Agenzia non può richiamarsi a questo riguardo a una norma di cui al gruppo A di detto documento.

4. L'Agenzia può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma del regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera *a)*, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, o che siano effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformità degli elementi di cui al comma 2, lettere *c)* e *d)*, del presente articolo rispetto alle norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione europea a norma dell'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, o dell'articolo 16 del presente decreto. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27 della direttiva, l'Agenzia può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C elencati in detto documento. L'Agenzia definisce, previa consultazione con il richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della domanda. Se del caso, l'Agenzia adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

5. L'Agenzia decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:

a) entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica di cui al comma 2;

b) se del caso, entro due mesi dall'invio delle informazioni complementari o delle analisi del rischio richieste ai sensi del comma 4;

c) se del caso, due mesi dopo la comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti ai sensi del comma 4.

Art. 25.

Autorizzazione di tipi di veicoli

1. L'Agenzia può rilasciare autorizzazioni di tipi di veicoli. Se l'Agenzia autorizza un veicolo, autorizza allo stesso tempo il tipo di veicolo.

2. L'Agenzia autorizza un veicolo conforme ad un tipo da essa già autorizzato sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo presentata dal richiedente senza ulteriori verifiche. Tuttavia qualora siano modificate le pertinenti disposizioni delle STI o delle norme nazionali in base alle quali un tipo di veicolo è stato autorizzato, l'Agenzia decide se le autorizzazioni già rilasciate restano valide o se devono essere rinnovate. I criteri che l'Agenzia verifica in caso di rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli possono riguardare solo le norme modificate. Il rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli non interessa le autorizzazioni di veicoli già rilasciate in base a tipi precedentemente autorizzati.

3. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta, conformemente al modello adottato dalla Commissione europea, secondo le:

a) procedure di verifica delle pertinenti STI per i veicoli conformi alle STI;

b) procedure di verifica definite nei moduli D o E della decisione 93/465/CEE, per i veicoli non conformi alle STI ovvero secondo una procedura di verifica appositamente adottata dalla Commissione europea.

4. Il richiedente può chiedere un'autorizzazione di un tipo in più Stati membri contemporaneamente. In tal caso l'Agenzia coopera con le autorità nazionali di sicurezza degli stati membri interessati al fine di semplificare la procedura e di ridurre al minimo gli sforzi amministrativi.

5. L'Agenzia comunica all'ERA le autorizzazioni di tipo rilasciate, ai fini della registrazione nel registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 34.

Art. 26.

Classificazione delle norme nazionali

1. Per facilitare lo svolgimento della procedura di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli di cui agli articoli 22 e 24, l'Agenzia classifica le norme nazionali come previsto all'allegato VII.

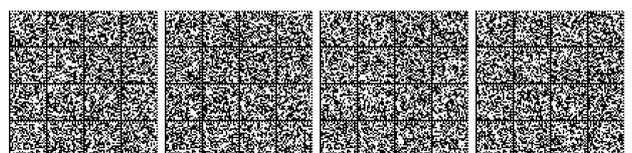
Capo VI

ORGANISMI NOTIFICATI

Art. 27.

Organismi notificati

1. Il Ministero dello sviluppo economico notifica alla Commissione europea ed agli altri Stati membri gli organismi incaricati della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di cui all'articolo 12 e della procedura di verifica di cui all'articolo 17, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza ed il numero di identificazione ottenuto previamente dalla stessa Commissione europea.

2. Gli organismi che intendono essere notificati in uno o più settori dell'interoperabilità, ai fini dello svolgimento delle valutazioni di cui agli articoli 12 e 17, devono dimostrare il possesso dei requisiti di cui all'allegato VIII. Gli organismi, in particolare, devono dimostrare la qualificazione dei laboratori di cui intendono avvalersi e dei quali devono garantire la piena idoneità e rispondenza ai requisiti.

3. La domanda per il riconoscimento ai fini della notifica è presentata secondo lo schema di cui all'allegato X.

4. Ai fini del riconoscimento dell'organismo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'istruttoria per la verifica dei requisiti previsti dall'allegato VIII. Per tale verifica è preventivamente condotta l'analisi della documentazione prevista dall'allegato X; qualora la stessa risulti completa e conforme è disposta almeno una successiva verifica ispettiva estesa anche ai laboratori di prova di cui l'organismo dichiara di avvalersi.

5. La verifica ispettiva presso la sede dell'organismo candidato accerta l'esistenza dei requisiti minimi previsti dall'allegato VIII, nonché l'attuazione della struttura organizzativa e l'adozione di adeguate procedure di funzionamento correlate agli stessi requisiti. La verifica ispettiva inoltre accerta l'adozione da parte dell'organismo delle procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove, che devono operare in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025, e successive modificazioni.

6. I laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi dispongono di personale, attrezzature e competenze in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni, nonché, per le prove in campo ferroviario rientranti nei settori di cui all'allegato XI, dispongono di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato XII.

7. L'Organismo notificato che ha dichiarato di avvalersi di laboratori preposti alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui veicoli, definisce le procedure necessarie a garantire la sicurezza delle prove e del personale. In tale caso l'organismo notificato dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

8. Il grado di approfondimento della verifica ispettiva tiene conto dell'eventuale accreditamento dell'organismo in conformità alle norme applicabili della serie UNI CEI EN 45000, e successive modificazioni, relative alle organizzazioni preposte alle attività di certificazione e ispezione.

9. L'esito della verifica è motivatamente comunicato al richiedente entro il termine di centoventi giorni dalla ricezione della domanda, fermo restando che i termini di cui sopra si intendono interrotti in caso di richieste di integrazione.

Art. 28.

Sospensione e revoca

1. Il riconoscimento è sospeso, con apposito provvedimento, per un periodo da uno a sei mesi quando sono accertate gravi o ripetute irregolarità da parte dell'organismo notificato nell'attività di valutazione o verifica ovvero qualora dall'attività di vigilanza emerga il venire meno dei requisiti prescritti.

2. Decorso il termine di cui al comma 1, il provvedimento di sospensione e' ritirato a seguito dell'accertata rimozione delle irregolarità o carenze.

3. Il riconoscimento è revocato, con apposito provvedimento, nel caso in cui l'organismo notificato non ottempera, con le modalità e i tempi indicati, a quanto stabilito nel provvedimento di sospensione.

4. I provvedimenti relativi alla sospensione e revoca sono comunicati all'organismo notificato, alla Commissione europea e agli altri Stati membri.

5. Nel caso in cui l'organismo notificato, del quale è accertato il mancato soddisfacimento di uno o più requisiti previsti all'allegato VIII, sia stato notificato da un altro Stato membro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ne informa la Commissione europea.

Art. 29.

Rinnovo

1. Il riconoscimento ai fini della notifica ha durata quinquennale ed è rinnovato a richiesta dell'organismo notificato interessato.

2. Ai fini del rinnovo, l'organismo notificato deve presentare, con almeno sei mesi di anticipo rispetto alla data di scadenza, la relativa domanda in conformità all'articolo 27.

3. La domanda di rinnovo segue il procedimento previsto per il primo riconoscimento, concludendosi con il rilascio di un nuovo provvedimento di riconoscimento, qualora sussistano le condizioni richieste, ovvero con il diniego motivato in caso di esito negativo.

Art. 30.

Attività di vigilanza

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigila sulle attività degli organismi notificati ai sensi del presente decreto, adottando idonei provvedimenti ispettivi, di propria iniziativa ovvero su richiesta dei soggetti preposti all'utilizzo dei sottosistemi o dei componenti, anche mediante verifiche a campione delle certificazioni rilasciate. A tale fine gli organismi notificati comunicano ogni anno alla suddetta amministrazione le certificazioni emesse, allegando i rapporti sulle prove effettuate dai laboratori, oltre ogni altra utile informazione richiesta circa le attività svolte.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone, con periodicità almeno annuale per ciascun soggetto, visite di vigilanza presso gli organismi notificati e ove ritenuto necessario presso i laboratori di cui essi si avvalgono, al fine di verificare la sussistenza dei requisiti previsti e la regolarità delle operazioni svolte.

Art. 31.

Disposizioni relative alle spese
in materia di organismi notificati

1. Ai sensi dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, e dell'articolo 9 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento degli organismi notificati di cui all'articolo 27,

quelle relative alle successive visite di vigilanza e per il rinnovo della notifica sono a carico degli organismi stessi, non pubblici.

2. Le spese relative ai controlli sull'attività svolta dagli organismi notificati, sono a carico di tutti gli organismi medesimi, non pubblici.

3. Le suddette spese sono determinate sulla base dei costi effettivi dei servizi resi e degli oneri relativi alle prestazioni ed ai controlli. Sono a carico degli organismi gli oneri relativi alle spese di missione del personale incaricato delle visite.

4. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, ed aggiornate ogni due anni, le tariffe relative ai costi effettivamente sostenuti per le attività di cui ai commi 1 e 2 e le modalità di versamento di tali proventi all'entrata del bilancio dello Stato e di successiva rassegnazione, nei limiti previsti dalla legislazione vigente, agli stati di previsione della spesa dei Ministeri competenti.

Capo VII

Registri della rete e dei veicoli

Art. 32.

Sistema di numerazione dei veicoli

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario della Comunità reca un numero europeo del veicolo - NEV, che gli è attribuito al rilascio della prima autorizzazione di messa in servizio.

2. Il richiedente la prima autorizzazione è parimenti responsabile di apporre sul veicolo il NEV che è stato ad esso attribuito.

3. Il NEV è indicato nella STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

4. Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

5. In deroga al comma 1, nel caso di veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi non appartenenti all'Unione europea il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità, l'Agenzia può accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

Art. 33.

Registro nazionale dei veicoli

1. L'Agenzia assicura che a seguito dell'autorizzazione alla messa in servizio di qualsiasi veicolo venga attribuito ad esso un codice di identificazione alfanumerico - NEV.

2. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale istituito presso la medesima Agenzia che soddisfa i seguenti criteri:

a) rispetta le specifiche comuni definite al comma 3;

b) è accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi comunitari designati a norma degli articoli 6 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, nonché all'ERA, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.

3. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo procedure definite a livello comunitario. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Per ciascun veicolo il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

a) il NEV;

b) estremi della dichiarazione CE di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;

c) estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati indicato all'articolo 34;

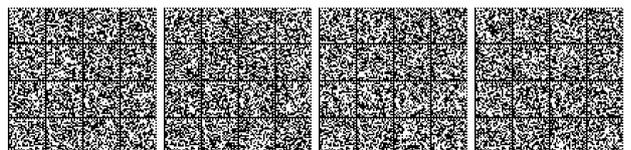
d) generalità del proprietario del veicolo o del suo detentore;

e) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

f) soggetto responsabile della manutenzione.

4. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'Agenzia qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

5. Nelle more della realizzazione del collegamento tra i registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri, l'Agenzia aggiorna il proprio registro inserendovi le modifiche apportate da un'altra Autorità nazionale di sicurezza, limitatamente ai dati che lo riguardano.

6. Nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese non appartenente all'Unione europea, e autorizzati dall'Agenzia per la messa in servizio nel territorio italiano, l'Agenzia assicura che i dati elencati al comma 3, lettere *d)*, *e)* ed *f)*, possano essere rintracciabili tramite il registro di immatricolazione nazionale. I dati di cui al comma 3, lettera *f)*, possono essere sostituiti da dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione.

Art. 34.

Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

1. In caso di concessione, modifica, sospensione o revoca di un'autorizzazione del tipo, l'Agenzia informa l'ERA affinché questa possa aggiornare il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, istituito ai sensi dell'articolo 34 della direttiva.

Art. 35.

Registro dell'infrastruttura

1. L'Agenzia provvede alla pubblicazione di un registro dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ed all'aggiornamento dello stesso con la periodicità stabilita dall'ERA ai sensi dell'articolo 35, paragrafo 2, della direttiva. Il registro riporta, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati, le caratteristiche principali e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che debbono figurare nel registro dell'infrastruttura.

2. Ai fini di cui al comma 1, i gestori dell'infrastruttura provvedono a pubblicare il registro dell'infrastruttura di competenza, con la periodicità stabilita dall'Agenzia, aggiornandolo ogni volta si renda necessario ed a metterlo a disposizione dell'Agenzia stessa per gli adempimenti conseguenti.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le altre amministrazioni interessate possono accedere ai dati relativi ai registri di cui ai commi 1 e 2.

Art. 36.

Abrogazioni

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

a) il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163;

b) l'articolo 9 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

c) il decreto del Ministro dei trasporti 11 dicembre 2007 di attuazione della direttiva 2007/32/CE.

2. Restano validi i provvedimenti adottati ai sensi dei citati decreti legislativi.

Art. 37.

Disposizioni finanziarie

1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 38.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 ottobre 2010

NAPOLITANO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

RONCHI, *Ministro per le politiche europee*

MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

FRATTINI, *Ministro degli affari esteri*

ALFANO, *Ministro della giustizia*

TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

BRUNETTA, *Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione*

ROMANI, *Ministro dello sviluppo economico*

SACCONI, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*

Visto, *il Guardasigilli:* ALFANO

ALLEGATO *I*

AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

1.1. Rete

La rete del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale è quella delle linee convenzionali della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.

Tale rete può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

— linee previste per il traffico «passeggeri»,

— linee previste per il traffico misto (passeggeri e merci),

— linee specialmente concepite o adattate per il traffico «merci»,

— nodi «passeggeri»,

— nodi merci, compresi i terminali intermodali,

— linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

La rete di cui sopra comprende i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione: gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto di passeggeri su lunga distanza e il trasporto di merci su tale rete, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

1.2. Veicoli

Il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale comprende tutti i veicoli atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

— treni automotori termici o elettrici,

— macchine di trazione termiche o elettriche,

— vetture passeggeri,

— carri merci, compresi i veicoli progettati per il trasporto di autocarri.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili può essere incluso.

Ciascuna di tali categorie può essere suddivisa in:

— veicoli ad uso internazionale;

— veicoli ad uso nazionale.

2. Sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità

2.1. Rete

La rete del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è quella delle linee ad alta velocità della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.

Le linee ad alta velocità comprendono:

— le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h,

— le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,

— le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità.

La rete di cui sopra comprende i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione, gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto su queste linee, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

2.2. Veicoli

Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità comprende i veicoli progettati per circolare:

— ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,

— o ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee di cui al punto 2.1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

Inoltre, i veicoli progettati per circolare ad una velocità massima inferiore a 200 km/h atti a circolare su tutta o parte della rete transeuropea ad alta velocità, se compatibili con il livello delle prestazioni di tale rete, soddisfano i requisiti volti ad assicurare l'utilizzazione sicura su tale rete. A tal fine le STI per i veicoli convenzionali specificano anche i requisiti di utilizzazione sicura dei veicoli convenzionali sulle reti ad alta velocità.

3. Compatibilità del sistema ferroviario

La qualità del trasporto ferroviario europeo necessita tra l'altro di una forte compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

4. Estensione dell'ambito di applicazione

4.1. Sottocategorie di reti e veicoli

L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario come indicato all'articolo 1, paragrafi 3 e 4. Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di reti e veicoli indicate nel presente allegato. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva possono variare a seconda della sottocategoria.

4.2. Salvaguardie relative ai costi

Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si terrà conto, tra l'altro, di quanto segue:

— costo della misura proposta,

— benefici per l'interoperabilità derivanti dall'estensione dell'ambito di applicazione a particolari sottocategorie di reti e veicoli,

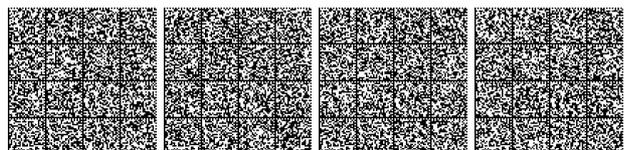
— riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego dei veicoli,

— riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,

— benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,

— maggiore sicurezza dell'esercizio.

Inoltre, tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

ALLEGATO *II*

SOTTOSISTEMI

1. Elenco dei sottosistemi

Il sistema che costituisce il sistema ferroviario può essere suddiviso nei seguenti sottosistemi corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

— infrastrutture,

— energia,

— controllo-comando e segnalamento,

— materiale rotabile; oppure

b) settori di natura funzionale:

— esercizio e gestione del traffico,

— manutenzione,

— applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci.

2. Descrizione dei sottosistemi

Per ciascun sottosistema o parte di sottosistema, l’elenco degli elementi e degli aspetti legati all’interoperabilità è proposto dall’ERA al momento dell’elaborazione del progetto di STI corrispondente.

Senza pregiudicare la determinazione di questi aspetti o dei componenti di interoperabilità, né l’ordine secondo cui i sottosistemi saranno soggetti a STI, i sottosistemi comprendono in particolare quanto segue:

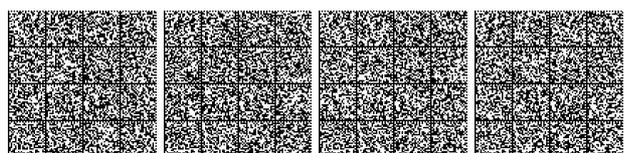
2.1. Infrastrutture

Le strade ferrate, l’insieme dei binari, le opere di ingegneria (ponti, gallerie, ecc.), le relative infrastrutture nelle stazioni (marciapiedi, zone di accesso, tenendo presenti le esigenze delle persone a mobilità ridotta, ecc.), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

2.2. Energia

Il sistema di elettrificazione incluso il materiale aereo e le parti caricate a bordo delle apparecchiature di misurazione dei consumi elettrici.

2.3. Controllo-comando e segnalamento

Tutte le apparecchiature necessarie per garantire la sicurezza, il comando ed il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.

2.4. Esercizio e gestione del traffico

Le procedure e le relative apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei diversi sottosistemi strutturali, sia durante il funzionamento normale che in caso di funzionamento irregolare, comprese la formazione e la guida dei treni, la pianificazione e la gestione del traffico.

Tutte le qualifiche professionali necessarie per assicurare servizi transfrontalieri.

2.5. Applicazioni telematiche

In linea con l'allegato I, questo sistema comprende due parti:

a) le applicazioni per i passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;

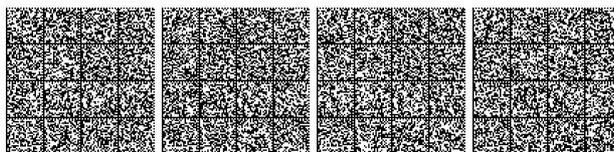
b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

2.6. Materiale rotabile

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, i dispositivi di captazione di corrente, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, di frenatura, di agganciamento, gli organi di rotolamento (carrelli, assi) e la sospensione, le porte, le interfacce persona/macchina (macchinista, personale a bordo, passeggeri — tenendo presenti le esigenze delle persone a mobilità ridotta), i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo.

2.7. Manutenzione

Le procedure, le apparecchiature associate, gli impianti logistici di manutenzione, le riserve che consentono di garantire le operazioni di manutenzione correttiva e preventiva a carattere obbligatorio, previste per garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario e le prestazioni necessarie.

ALLEGATO *III*

REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1. Sicurezza

1.1.1. La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.

1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature di frenatura devono garantire che è possibile l'arresto nella distanza di frenata prevista alla velocità massima autorizzata.

1.1.3. I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.

1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatti allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

1.1.5. I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti se usati in modo prevedibile sebbene non conforme alle istruzioni indicate.

1.2. Affidabilità e disponibilità

La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano alla circolazione dei treni devono essere organizzate, svolte e quantificate in modo da mantenerne la funzione nelle condizioni previste.

1.3. Salute

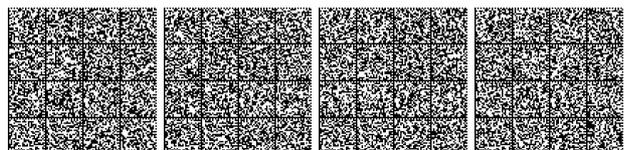
1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.

1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4. Protezione dell'ambiente

1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.

1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.

1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.4.4. L'esercizio del sistema ferroviario deve rispettare la normativa esistente in materia di rumore.

1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

1.5. Compatibilità tecnica

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario.

Qualora l'osservanza di queste caratteristiche risulti difficile in determinate parti della rete, si potrebbero applicare soluzioni temporanee che garantiscano la compatibilità in futuro.

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1. Infrastrutture

2.1.1. Sicurezza

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti.

Si devono prendere disposizioni per limitare i pericoli per le persone, in particolare al momento del passaggio dei treni nelle stazioni.

Le infrastrutture cui il pubblico ha accesso devono essere progettate e realizzate in modo da limitare i rischi per la sicurezza delle persone (stabilità, incendio, accesso, evacuazione, marciapiedi, ecc.).

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie e sui viadotti di grande lunghezza.

2.2. Energia

2.2.1. Sicurezza

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia non deve compromettere la sicurezza dei treni né quella delle persone (utenti, personale operativo, residenti lungo la strada ferrata e terzi).

2.2.2. Protezione dell'ambiente

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia elettrica o termica non deve perturbare l'ambiente oltre limiti specificati.

2.2.3. Compatibilità tecnica

I sistemi di alimentazione di energia elettrica/termica usati devono:

— permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate,

— nel caso dei sistemi di alimentazione di energia elettrica, essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3. Controllo-comando e segnalamento

2.3.1. Sicurezza

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete. I sistemi di controllo-comando e segnalamento devono continuare a consentire la circolazione sicura dei treni autorizzati a viaggiare in situazioni degradate specifiche.

2.3.2. Compatibilità tecnica

Ogni nuova infrastruttura ed ogni nuovo materiale rotabile costruiti o sviluppati dopo l'adozione di sistemi di controllo-comando e segnalamento compatibili, devono essere adattati all'uso di questi sistemi.

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di guida dei treni devono permettere un esercizio normale, nelle condizioni specificate, sul sistema ferroviario.

2.4. Materiale rotabile

2.4.1. Sicurezza

Le strutture del materiale rotabile e dei collegamenti tra i veicoli devono essere progettate in modo da proteggere gli spazi per i viaggiatori e quelli di guida in caso di collisione o deragliamento.

Le attrezzature elettriche non devono compromettere la sicurezza operativa degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le tecniche di frenatura e le sollecitazioni esercitate devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

Si devono prendere disposizioni in materia di accesso ai componenti sotto tensione per non mettere a repentaglio la sicurezza delle persone.

In caso di pericolo, alcuni dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di scorta di mettersi in contatto con quest'ultimo.

Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

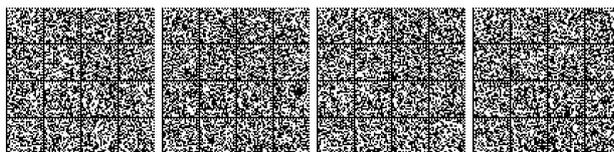
Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie di considerevole lunghezza.

È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

I treni devono essere attrezzati con un sistema di sonorizzazione che consenta la trasmissione di messaggi ai passeggeri da parte del personale viaggiante.

2.4.2. Affidabilità e disponibilità

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, trazione, frenatura e controllo-comando deve permettere, in situazioni degradate specifiche, la continuazione del funzionamento del treno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

2.4.3. Compatibilità tecnica

Le apparecchiature elettriche devono essere compatibili con il funzionamento degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Nel caso della trazione elettrica, le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista, tenendo conto delle pertinenti condizioni climatiche.

2.4.4. Controllo

I treni devono essere equipaggiati con un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.

2.5. Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri devono garantire l'esercizio sicuro del sottosistema in questione e non rappresentare un pericolo per la salute e la sicurezza.

2.5.2. Protezione dell'ambiente

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono superare i livelli ammissibili di effetti nocivi per l'ambiente circostante.

2.5.3. Compatibilità tecnica

Gli impianti di manutenzione per il materiale rotabile devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutto il materiale per il quale sono stati progettati.

2.6. Esercizio e gestione del traffico

2.6.1. Sicurezza

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello dei centri di controllo devono garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.6.2. Affidabilità e disponibilità

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

2.6.3. Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione deve garantire un esercizio

efficiente del sistema ferroviario, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica

I requisiti essenziali nei campi delle applicazioni telematiche che garantiscono una qualità di servizio minimo ai viaggiatori e ai clienti del comparto merci concernono più particolarmente la compatibilità tecnica.

Bisogna garantire per queste applicazioni:

— che le banche dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire massime possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato,

— un accesso agevole alle informazioni per gli utenti.

2.7.2. Affidabilità e disponibilità

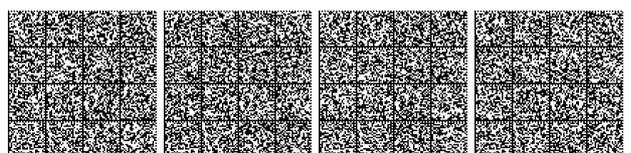
I modi di uso, gestione, aggiornamento e manutenzione di queste basi di dati, software e protocolli di comunicazioni dati devono garantire l'efficacia di questi sistemi e la qualità del servizio.

2.7.3. Salute

Le interfacce di questi sistemi con l'utenza devono rispettare le norme minime in materia di ergonomia e protezione della salute.

2.7.4. Sicurezza

Devono essere garantiti sufficienti livelli d'integrità e attendibilità per la conservazione o la trasmissione d'informazioni inerenti alla sicurezza.

ALLEGATO *IV*

DICHIARAZIONE «CE» DI CONFORMITÀ E IDONEITÀ ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

1. Componenti di interoperabilità

La dichiarazione «CE» si applica ai componenti di interoperabilità che servono all'interoperabilità del sistema ferroviario. Questi componenti di interoperabilità possono essere:

1.1. Componenti comuni

Sono i componenti non tipici del sistema ferroviario che possono essere utilizzati come tali in altri settori.

1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche

Sono i componenti non tipici come tali del sistema ferroviario ma che devono offrire prestazioni specifiche se utilizzati nel settore ferroviario.

1.3. Componenti specifici

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

2. Ambito di applicazione

La dichiarazione «CE» concerne:

— la valutazione da parte di uno o più organismi notificati della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure

— la valutazione/l'apprezzamento da parte di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono coinvolte delle interfacce, rispetto alle specifiche tecniche a carattere funzionale che devono essere verificate.

Le procedure di valutazione svolte dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si richiamano ai moduli definiti nella decisione 93/465/CEE secondo le modalità indicate nelle STI.

3. Contenuto della dichiarazione «CE»

La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Tale dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni per l'uso e comprendere i seguenti elementi:

— riferimenti della direttiva,

— nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la ragione sociale del fabbricante),

— descrizione del componente di interoperabilità (marchio, tipo, ecc.),

— indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego,

— ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilità, in particolare le condizioni di impiego,

— nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformità o l'idoneità all'impiego e data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validità del certificato,

— se del caso, il riferimento delle specifiche europee,

— identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.

ALLEGATO *V*

DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

La dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua della documentazione tecnica e comprendere gli elementi seguenti:

— riferimenti della direttiva,

— nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la ragione sociale del fabbricante),

— breve descrizione del sottosistema,

— nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha effettuato la verifica «CE»,

— riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica,

— ogni disposizione pertinente, provvisoria o definitiva, cui deve rispondere il sottosistema, in particolare, ove necessario, le limitazioni o condizioni di esercizio,

— durata di validità della dichiarazione «CE», se provvisoria,

— identificazione del firmatario.

ALLEGATO *VI*

PROCEDURA DI VERIFICA «CE» DEI SOTTOSISTEMI

1. Introduzione

La verifica «CE» è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta che il sottosistema è:

— conforme alle disposizioni della direttiva,

— conforme alle altre disposizioni regolamentari che si applicano nel rispetto del trattato e può essere messo in servizio.

2. Fasi

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

— progettazione generale,

— produzione: realizzazione del sottosistema, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti, la regolazione del tutto,

— prove del sottosistema terminato.

Per la fase di progettazione (incluse le prove del tipo) e per la fase di produzione il richiedente può chiedere una valutazione come prima operazione.

In tal caso tale valutazione o valutazioni portano a una o più dichiarazioni intermedie di verifica rilasciate dall'organismo notificato scelto dal richiedente. L'organismo notificato a sua volta redige una dichiarazione «CE» di conformità intermedia del sottosistema per le pertinenti fasi.

3. Attestato

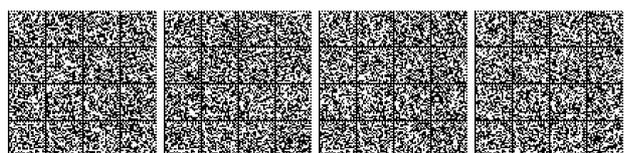
L'organismo notificato responsabile della verifica «CE» valuta la progettazione e la produzione del sottosistema e redige l'attestato di verifica destinato al richiedente che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica destinata all'autorità di tutela dello Stato membro nel quale il sottosistema è installato e/o gestito.

Se disponibili, l'organismo notificato tiene conto delle dichiarazioni intermedie di verifica e, al fine di rilasciare l'attestato «CE» di verifica,

— verifica che il sottosistema:

— sia oggetto delle pertinenti dichiarazioni intermedie di verifica per la progettazione e la produzione, se il richiedente ha chiesto all'organismo notificato queste due fasi, oppure

— corrisponde quale prodotto a tutti gli aspetti contemplati dalla dichiarazione intermedia di verifica relativa alla progettazione rilasciata al richiedente, se questi ha chiesto all'organismo notificato solo la fase di progettazione,

— verifica che esse coprano correttamente il requisito della STI e valuta gli elementi di progettazione e produzione non contemplati dalle dichiarazioni intermedie di verifica relative alla progettazione e/o produzione.

4. Documentazione tecnica

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica deve essere costituita come segue:

— per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo, ecc.,

— per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.,

— elenco dei componenti di interoperabilità incorporati nel sottosistema,

— copie delle dichiarazioni «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,

— se disponibili, la o le dichiarazioni intermedie di verifica e, se presenti, la o le dichiarazioni «CE» di conformità intermedia del sottosistema che corredano l'attestato «CE» di verifica, inclusi i risultati della verifica della loro validità da parte dell'organismo notificato,

— attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» che certifichi la conformità del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit svolti dall'organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.

5. Sorveglianza

5.1. L'obiettivo della sorveglianza «CE» è quello di garantire che durante la realizzazione del sottosistema siano soddisfatti gli obblighi derivanti dalla documentazione tecnica.

5.2. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. Il richiedente deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

5.3. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per garantire il rispetto delle disposizioni della direttiva, fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esigere di essere convocato durante certe fasi del cantiere.

5.4. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.

5.5. L'organismo notificato controlla ogni sottosistema in cui è stato montato un componente di interoperabilità al fine di valutarne, quando così richiesto dalla STI pertinente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato, conformemente all'allegato IV, punto 2.

6. Deposito

La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata, a sostegno della dichiarazione DIV, se disponibile, rilasciata dall'organismo notificato incaricato dell'attestazione DIV o a sostegno dell'attestazione di conformità rilasciata dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso il richiedente. La documentazione è unita alla dichiarazione DIV e/o alla dichiarazione «CE» di verifica che il richiedente invia all'Agenzia.

Una copia della documentazione è conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è trasmessa agli altri Stati membri che ne fanno richiesta.

7. Pubblicazione

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

— le domande di verifica «CE» ricevute,

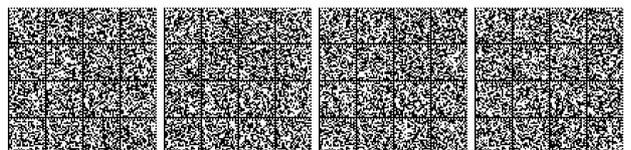
— le dichiarazioni intermedie di verifica rilasciate o rifiutate,

— le attestazioni di verifica rilasciate o rifiutate,

— le attestazioni di conformità rifiutate.

8. Lingua

La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica «CE» sono redatte in una lingua ufficiale dello Stato membro dove è stabilito il richiedente oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.

ALLEGATO *VII*

PARAMETRI DA CONTROLLARE PER LA MESSA IN SERVIZIO DI VEICOLI NON CONFORMI ALLE STI E PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE NORME NAZIONALI

1. Elenco dei parametri

1.1. Documentazione generale

Documentazione generale (comprendente la descrizione di veicolo nuovo, rinnovato o ristrutturato e l'uso che si prevede di farne, informazioni relative a progettazione, riparazione, esercizio e manutenzione, la documentazione tecnica, ecc.)

1.2. Struttura e parti meccaniche

Integrità meccanica e interfaccia tra veicoli (tra cui respingenti e organi di trazione, passerelle), forza della struttura e delle finiture del veicolo (come i sedili), capacità di carico, sicurezza passiva (compresa la resistenza alla collisione interna ed esterna)

1.3. Interazione ruota-rotaia e scartamento

Interfacce meccaniche all'infrastruttura (tra cui comportamento statico e dinamico, distanze funzionali, scartamento e organi di rotolamento, ecc.)

1.4. Impianto di frenatura

Elementi del dispositivo di frenatura (tra cui dispositivo contro lo slittamento delle ruote, comando della frenatura e prestazioni in situazione di esercizio, di emergenza e di parcheggio)

1.5. Elementi relativi ai passeggeri

Strutture e ambienti per i passeggeri (tra cui finestre e porte a loro disposizione, requisiti per le persone a mobilità ridotta, ecc.)

1.6. Condizioni ambientali ed effetti aerodinamici

Impatto dell'ambiente sul veicolo e del veicolo sull'ambiente (tra cui condizioni aerodinamiche e interfaccia del veicolo con la parte a terra del sistema ferroviario nonché con l'ambiente esterno)

1.7. Dispositivo di avviso esterno, segnaletica, requisiti per le funzioni e l'integrità del software

Dispositivi di avviso esterni, segnaletica, funzioni e integrità del software, come le funzioni in materia di sicurezza che incidono sul comportamento del treno, tra cui il sistema di trasmissione delle informazioni nel treno

1.8. Alimentazione elettrica a bordo e sistemi di controllo

Sistemi di propulsione, elettrici e di controllo a bordo, nonché interfaccia del veicolo con l'impianto di alimentazione elettrica e tutti gli aspetti della compatibilità elettromagnetica

1.9. Strutture per il personale, interfacce e ambiente

Strutture di bordo, interfacce, condizioni di lavoro e ambiente per il personale (incluse le cabine di guida, l'interfaccia macchina/macchinista)

1.10. Protezione antincendio ed evacuazione

1.11. Manutenzione

Strutture a bordo e interfacce per la manutenzione

1.12. Controllo, comando e segnalamento a bordo

Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete e loro effetti sulla parte a terra del sistema ferroviario

1.13. Requisiti operativi specifici

Requisiti operativi specifici per i veicoli (anche in condizioni di degrado, recupero del veicolo ecc.)

1.14. Elementi relativi alle merci

Requisiti e ambiente specifici per le merci (comprese le strutture specifiche necessarie per le merci pericolose)

Spiegazioni ed esempi in precedenza evidenziati in corsivo sono forniti a titolo puramente indicativo e non costituiscono definizioni dei parametri.

2. Classificazione delle norme

Le norme nazionali relative ai parametri di cui alla Sezione 1 sono suddivise nei tre gruppi seguenti. Le norme e le restrizioni aventi natura esclusivamente locale non rientrano in questa classificazione; la loro verifica fa parte dei controlli che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura istituiranno di comune accordo.

Gruppo A

Il gruppo A comprende:

— norme internazionali,

— norme nazionali ritenute equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle norme nazionali di altri Stati membri.

Gruppo B

Il gruppo B comprende tutte le norme che non rientrano nel gruppo A o nel gruppo C, o che non sono ancora state classificate come appartenenti a uno di questi gruppi.

Gruppo C

Il gruppo C comprende le norme che sono strettamente necessarie e corrispondenti alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura ai fini di un'utilizzazione sicura e interoperabile nella rete di cui trattasi (ad esempio, l'ingombro).

ALLEGATO *VIII*

CRITERI MINIMI CHE GLI ORGANISMI DEVONO POSSEDERE PER ESSERE NOTIFICATI

I. *Terzietà ed indipendenza*.

L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire ne' direttamente ne' come mandatari nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi ne' nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.

II. *Imparzialità ed integrità professionale.*

L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire l'operazione di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche. In particolare l'organismo ed il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito del presente decreto, delle licenze nell'ambito del decreto legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, relativo alle licenze delle imprese ferroviarie e dei certificati di sicurezza nell'ambito del decreto legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

III. *Capacità finanziaria*.

L'organismo deve disporre delle risorse finanziarie, umane, dei mezzi materiali e delle procedure necessarie ad operare in qualità per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione delle verifiche. Esso deve anche avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.

IV. *Competenza tecnica.*

1. Personale dell'organismo.

a) Il personale tecnico dell'organismo preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica, deve possedere una buona formazione tecnica e professionale ed un'esperienza attestata di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'organismo ha richiesto di essere notificato;

b) il personale tecnico dell'organismo incaricato dei controlli, deve possedere una buona formazione tecnica e professionale, un'esperienza, dimostrabile ed attestata, non inferiore a tre anni nel settore specifico di controllo, una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che effettua e una sufficiente dimestichezza con tali controlli e l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.

c) Per le prove che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili, l'organismo dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

2. Laboratori.

L'organismo deve dimostrare la qualificazione dei laboratori dei quali intende avvalersi, garantendo la piena rispondenza degli stessi ai requisiti di cui alle norme della serie UNI CEI EN 150 IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni, nonché l'idoneità e la rispondenza ai requisiti di cui all'allegato X per le per le verifiche previste all'allegato IX.

In ogni caso l'organismo risponde direttamente dei provvedimenti organizzativi e gestionali dei laboratori ed esercita attività di direzione e vigilanza sul personale operante presso i medesimi.

V. *Indipendenza del personale di controllo*

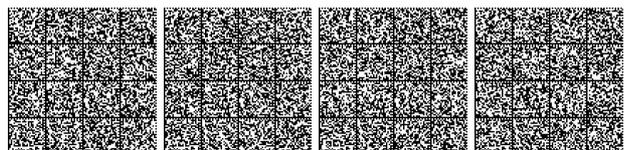
Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli effettuati ne' dei risultati di questi ultimi.

VI. *Polizza assicurativa*

L'organismo deve sottoscrivere una assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base alle leggi vigenti oppure i controlli siano effettuati direttamente dallo Stato.

VII. *Riservatezza*

Il personale dell'organismo e' legato al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni, salvo nei confronti delle autorità amministrative competenti.

ALLEGATO *IX*

DOCUMENTAZIONE PER RICHIESTA DI UNA DEROGA

Al momento della presentazione della richiesta di deroga gli Stati membri devono fornire i documenti seguenti:

a) una lettera formale in cui comunicano alla Commissione la deroga richiesta;

b) un fascicolo, allegato alla lettera, comprendente almeno:

- la descrizione dei lavori, beni e servizi oggetto della deroga, precisando le date principali, la collocazione geografica e il settore funzionale e tecnico;
- un riferimento preciso alle STI (o alle relative parti) per cui è richiesta una deroga;
- un riferimento preciso e dettagliato delle disposizioni alternative che saranno applicate;
- per le domande presentate nell’ambito dell’articolo 7, paragrafo 1, lettera a), la giustificazione della fase avanzata di sviluppo del progetto;
- la giustificazione della deroga, comprese le ragioni principali di carattere tecnico, economico, commerciale, operativo e/o amministrativo;
- qualsiasi altro elemento che giustifichi la richiesta di deroga;
- una descrizione delle misure che lo Stato membro intende adottare per promuovere l’interoperabilità finale del progetto. La descrizione non è richiesta in caso di deroga minore.

La documentazione deve essere fornita su carta e in formato elettronico per permetterne la distribuzione fra i membri del comitato.

ALLEGATO *X*

SCHEMA DI DOMANDA PER IL RICONOSCIMENTO AI FINI DELLA NOTIFICA SU CARTA INTESTATA CON MARCA DA BOLLO

Lo/la scrivente .... ragione o denominazione sociale dell'organismo richiedente OR) con sede in .... (città o località) .... (provincia) .... via .... n. ....,

chiede di essere riconosciuto/a, ai sensi del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/57/CE quale organismo abilitato a svolgere:

1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità,

a) la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità comuni o comuni con caratteristiche specifiche o specifici di cui all'allegato IV del decreto legislativo sopra citato, relativi ai sottosistemi di seguito indicati;

b) la procedura di verifica CE del sottosistema o dei sottosistemi di cui all'allegato VI del decreto legislativo sopra citato di seguito specificati.

2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,

a) la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità comuni o comuni con caratteristiche specifiche o specifici di cui all'allegato IV del decreto legislativo sopra citato, relativi ai sottosistemi di seguito indicati;

b) la procedura di verifica CE del sottosistema o dei sottosistemi di cui all'allegato VI del decreto legislativo sopra citato di seguito specificati.

A tal fine dichiara:

che i sottosistemi specifici di competenza, fra quelli definiti dalle STI, sono i seguenti:

1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità,

....

……………………………………………………………...

2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,

....

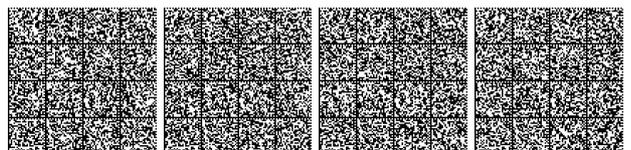
....

di essere in possesso dei requisiti minimi di cui all'allegato VIII del medesimo decreto legislativo;

di possedere le procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove di conformità di cui all'art. 27 del decreto legislativo sopra citato;

di impegnarsi a sostenere tutte le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento, ai successivi controlli, al rinnovo nonché alle attività di vigilanza sugli organismi notificati.

Ai fini del medesimo riconoscimento allega:

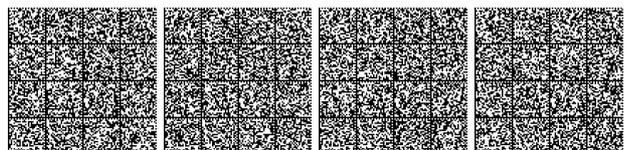
— polizza di assicurazione di responsabilità civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di valutazione tecnica (detta polizza non e' richiesta nel caso in cui il richiedente sia un organismo pubblico);

— eventuale elenco dei soggetti/degli Organismi terzi a cui siano state affidate attività strumentali collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità, con indicazione degli elementi identificativi minimi degli stessi, ferma restante la diretta responsabilità dell'OR;

— copia conforme del documento con cui e' stato concesso l'incarico a soggetti/Organismi terzi a cui siano state delegate attività collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità;

— copia conforme di eventuali certificati di accreditamento per attività consimili nel campo specifico;

— copia conforme, ove esistenti, delle certificazioni di accreditamento già possedute dall'OR;

— manuale della qualità redatto in conformità alle norme UNI EN serie 45000 e successive modificazioni o integrazioni completo delle procedure da porre in essere e pertinente il tipo di attività per cui si chiede di essere notificati. Il manuale della qualità contiene, tra l'altro, quanto di seguito riportato:

- indicazione dell'ultima revisione a cui e' stato sottoposto il manuale stesso;
- esposizione della politica per la qualità;
- descrizione dello stato giuridico dell'OR e del relativo assetto societario;
- organigramma dell'OR compreso il Consiglio direttivo o di amministrazione;
- altri documenti atti ad illustrare i rapporti gerarchici, le responsabilità, le funzioni degli organi direttivi, dei responsabili delle valutazioni, dei funzionari a cui spettano le decisioni relative alle verifiche/valutazioni;
- nome, qualifica, esperienza, mandati e tipo di rapporto di lavoro del direttore tecnico e del personale preposto alle attività per la quale e' richiesta l'abilitazione e del personale avente incarichi direttivi;
- elenco di tutte le normative di riferimento;
- riferimento alle procedure proprie di ciascun tipo di attività svolta, anche per quelle non inerenti la richiesta di notifica;
- descrizione del processo con il quale si intende operare per effettuare le verifiche/valutazioni per cui si richiede la notifica (diagramma di flusso);
- dichiarazione di rispondenza al decreto legislativo n. 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni dei locali, delle strutture e delle attrezzature a disposizione;
- procedure per selezione, assunzione, addestramento ed aggiornamento del personale preposto all'attività per la quale è richiesta la notifica;
- attivita' operative e funzionali relative alla qualità, affinché ogni addetto conosca l'estensione e i limiti dei propri compiti e delle proprie responsabilità;
- richiamo alle prove valutative e all'utilizzo di materiali di riferimento;
- procedure per gestire la non conformità o l'esito negativo delle verifiche ed assicurare l'efficacia delle azioni correttive;
- lista dei soggetti affidatari di attività strumentali e procedure per la loro sorveglianza;
- procedura per mantenere il segreto professionale nei riguardi delle informazioni acquisite durante le attività di valutazione e certificazione;
- procedura di gestione dei reclami;

- dichiarazione di imparzialità ed indipendenza dell'OR;
- dichiarazioni di assenza da parte del personale o da collaboratori/consulenti dell'OR di potenziali conflitti di interesse.
- visura camerale completa comprensiva del certificato di vigenza della società e con annotazione antimafia;
- atto costitutivo e statuto;
- idonee referenze bancarie di data non anteriore a tre mesi a quella relativa alla presentazione dell'istanza, dalle quali risulti che il concorrente ha sempre fatto fronte ai suoi impegni con regolarità e puntualità;
- bilanci consuntivi degli ultimi 3 anni per le società già costituite e avviate (c.d. documentazione che dimostri la disponibilità delle risorse finanziarie per lo svolgimento delle attività per cui e' concessa la notifica);
- bilancio preventivo dell'anno in corso;
- dettagliato business plan, per le società neo-costituite o costituite nell'anno precedente alla domanda di notifica;
- eventuale estratto legale del libro soci;
- eventuale estratto del libro matricola;
- eventuale estratto dei verbali di assemblea e/o dichiarazione attestante il conferimento dei soci (per le società di capitali);
- elenco del personale tecnico responsabile delle valutazioni ai fini della redazione della dichiarazione di verifica CE per i sottosistemi o della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego per i componenti di interoperabilità, con la specificazione di:
  - rapporto di lavoro dipendente o di collaborazione intercorrente con l'OR;
  - qualifiche;
  - titoli di studio;
  - mansioni;
  - relativi curricula, che dovranno essere prodotti in forma di autocertificazione dai singoli interessati con dichiarazione liberatoria in merito al trattamento dei dati personali ai sensi del decreto legislativo n. 196/2003 e vistati dal legale rappresentante della società;
  - in particolare, per il personale preposto al settore specifico del controllo, dichiarazione attestante un'esperienza non inferiore a tre anni; per il personale preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica, dichiarazione attestante un'esperienza di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'OR richiede di essere riconosciuto;
  - l'abilitazione alla protezione dei cantieri di lavoro, per il personale preposto alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili;
- procedura utilizzata per valutare il livello minimo di competenze richiesto ai laboratori di prova, se non già previsto dal manuale di qualità;
- elenco dei laboratori di cui l'OR intende avvalersi per lo svolgimento dei propri compiti con indicazioni relative al numero totale ed alla ripartizione secondo il settore specifico di competenza ed alle attrezzature specifiche;

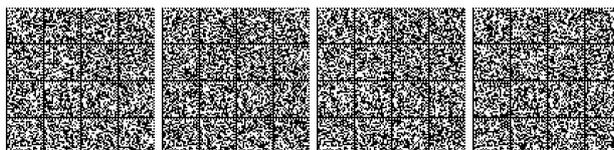
per ciascuno dei citati laboratori la seguente documentazione:

— copia conforme del contratto e/o accordo commerciale da cui risulti l'impegno del laboratorio ad eseguire per conto dell'OR le verifiche di cui all'Allegato XI del presente decreto. Nel contratto dovranno essere precisate le verifiche, tra quelle indicate nei venti punti dell'Allegato XI di cui sopra, che saranno espletate dal laboratorio;

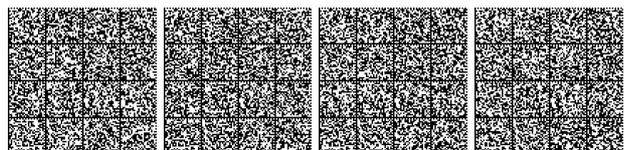
— polizza di assicurazione di responsabilità civile e relativo massimale per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di prova (tale polizza non e' richiesta in caso di laboratori pubblici);

— estremi del manuale di qualità redatto secondo le norme UNI CEI EN ISO IEC serie 17025 e successive modificazioni o integrazioni per i laboratori accreditati; presentazione del manuale di qualità e relative procedure per i laboratori che non siano in possesso di certificati di accreditamento;

— documenti attestanti la qualificazione e l'idoneità degli stessi ai requisiti di competenza/conoscenza necessari per le verifiche della conformità dei sottosistemi e dei componenti e ai requisiti di cui alle norme UNI EN ISO IEC serie 17020:2005 e successive modificazioni o integrazioni, per le prove rientranti in settori diversi.

Firma del legale rappresentante ....

ALLEGATO *XI*

VERIFICHE DELLA CONFORMITA' DI COMPONENTI E SOTTOSISTEMI PER I QUALI E' RICHIESTA UNA SPECIFICA QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE TECNICO.

1. Dinamica di marcia del materiale rotabile;
2. Controllo della sagoma cinematica;
3. Caratteristiche del binario e dei deviatoi;
4. Interazione ruota rotaia - conicita' equivalente;
5. Sistemi di prova di sghembo e di svio;
6. Caratteristiche aerodinamiche dei rotabili;
7. Prestazione di trazione e di frenatura;
8. Sistemi frenanti;
9. Compatibilità elettromagnetica sui sistemi di bordo e di terra del segnalamento, control-command e trasmissione dati;
10. Captazione e interazione pantografo catenaria;
11. Sistemi di segnalamento, telecomunicazioni e control-command;
12. Inquinamento acustico, elettromagnetico e ambientale indotti dal sistema;
13. Sollecitazioni statiche e dinamiche sulle opere d'arte ferroviarie, modalità costruttive e di verifica strutturale;
14. Sistemi di controllo non distruttivi su materiali e componenti;
15. Sistemi di alimentazione elettrica, trasformazione e distribuzione dell'energia sia di terra che a bordo del materiale rotabile;
16. Componenti d'interoperabilità di sicurezza;
17. Caratteristiche dei materiali (tossicità, resistenza meccanica ed al fuoco, ecc.);
18. Sicurezza del software;
19. Dispositivi antinfortunistici degli impianti elettrici dell'infrastruttura e del materiale rotabile (sistemi di messa a terra, di protezione, di telecomando, monitoraggio e di sezionamento, ecc.);
20. Serbatoi in pressione.

ALLEGATO *XII*

COMPETENZE ED ATTREZZATURE SPECIFICHE PER I LABORATORI DI PROVA IN CAMPO FERROVIARIO.

1. Competenze del personale tecnico impiegato nell'effettuazione delle prove rientranti nei settori di cui all'Allegato XI.

In generale:

— conoscenze sui rotabili ferroviari, sulle norme di circolazione e sui regolamenti e norme di esercizio ferroviario;

— conoscenza e capacità di applicazione delle norme di riferimento per i requisiti generali dei laboratori di prova e calibrazione (UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni);

— conoscenze sulle tecniche di misura delle grandezze, sul trattamento statistico dei dati e sul calcolo dell'incertezza di misura e degli errori. Sviluppo delle tecniche di misura e trattamento dei dati anche mediante strumentazione virtuale;

— formazione, addestramento e capacità acquisiti attraverso una esperienza lavorativa documentata di almeno cinque anni nel campo specifico di utilizzazione.

Per le prove di cui ai punti 1, 4, 5 e 6 dell'Allegato XI:

— conoscenze del rodiggio e dell'armamento, delle norme per la determinazione del coefficiente di svio e della souplesse, della dinamica di marcia e dell'interazione ruota-rotaia e dell'aerodinamica dei rotabili;

— sviluppo delle tecniche di misura di forze e spostamenti anche con metodi estensimetrici.

Per le prove di cui al punto 2 dell'Allegato XI:

— conoscenza delle normative internazionali di riferimento per la determinazione della sagoma di costruzione del materiale rotabile e delle sagome cinematiche dei rotabili nonché della interazione fra le sagome cinematiche e gli ostacoli della infrastruttura.

Per le prove di cui ai punti 7, 9, 10, e 12 dell'allegato XI:

— conoscenze dei circuiti di potenza, ausiliari e controllo del materiale rotabile motore, della compatibilità tra rotabili e sistemi di segnalamento, dei sistemi di trasmissione bordo-bordo e terra-bordo, della interazione pantografo catenaria;

— sviluppo delle tecniche per la caratterizzazione dei campi elettrici e magnetici e per i rilievi acustici, per quest'ultimo punto e' prescritto il possesso dei titoli di studio, competenze ed esperienza secondo quanto previsto dalla legislazione italiana.

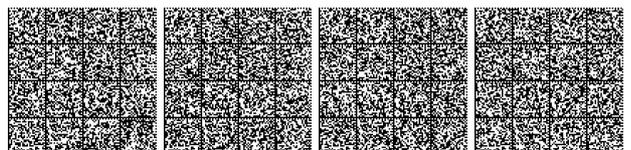
Per le prove di cui al punto 8 dell'Allegato XI:

— conoscenze degli impianti freno e dei componenti e sottoassiemi costituenti gli impianti freno, e delle norme per la determinazione delle prestazioni di frenatura.

Per le prove di cui al punto 11 dell'Allegato XI:

— conoscenze sulla funzionalità, sulla verifica e validazione dei sistemi di segnalamento ferroviario.

Per le prove di cui al punto 14 dell'Allegato XI:

— possesso delle abilitazioni secondo i riferimenti internazionali secondo livelli di qualificazione coerenti con la tipologia di prove da effettuare.

2. Attrezzature.

In armonia con le norme UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modifiche e integrazioni la strumentazione e le apparecchiature di misura devono essere opportunamente tarate. Presso il laboratorio deve essere tenuto un registro della strumentazione e delle apparecchiature di misura in cui sia riportata la storia e le tarature periodiche.

Di tutta la strumentazione e delle apparecchiature deve essere noto il grado di incertezza al fine della determinazione della precisione della misura. Il laboratorio deve avere disponibilità di idonei rotabili, dotati di strumentazione, per le verifiche in linea che ne richiedono l'impegno.

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3 del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee (GUCE)

Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— La direttiva 2008/57/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 18 luglio 2008, n. L 191.

— L'allegato B della legge 7 luglio 2009, n.88 (Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2008), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 2009, n. 161, S.O., così recita:

«Allegato B

2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario;

2005/94/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2005, relativa a misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria e che abroga la direttiva 92/40/CEE;

2006/17/CE della Commissione, dell'8 febbraio 2006, che attua la direttiva 2004/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda determinate prescrizioni tecniche per la donazione, l'approvvigionamento e il controllo di tessuti e cellule umani;

2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture;

2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE(rifusione);

2006/43/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle revisioni legali dei conti annuali e dei conti consolidati, che modifica le direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio e abroga la direttiva 84/253/CEE del Consiglio;

2006/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, riguardante l'attuazione del principio delle pari opportunità e delle parità di trattamento fra uomini e donne in materia di occupazione ed impiego (rifusione);

2006/86/CE della Commissione, del 24 ottobre 2006, che attua la direttiva 2004/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni in tema di rintracciabilità, la notifica di reazioni ed eventi avversi gravi e determinate prescrizioni tecniche per la codifica, la lavorazione, la conservazione, lo stoccaggio e la distribuzione di tessuti e cellule umani;

2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto;

2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno;

2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (rifusione);

2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'Infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire);

2007/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 maggio 2007, relativa all'immissione sul mercato di articoli pirotecnici;

2007/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che modifica la direttiva 89/391/CEE del Consiglio, le sue direttive particolari e le direttive del Consiglio 83/477/CEE, 91/383/CEE, 92/29/CEE e 94/33/CE ai fini della semplificazione e della razionalizzazione delle relazioni sull'attuazione pratica;

2007/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 luglio 2007, relativa all'esercizio di alcuni diritti degli azionisti di società quotate;

2007/43/CE del Consiglio, del 28 giugno 2007, che stabilisce norme minime per la protezione dei polli allevati per la produzione di carne;

2007/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che modifica la direttiva 92/49/CEE del Consiglio e le direttive 2002/83/CE, 2004/39/CE, 2005/68/CE e 2006/48/CE per quanto riguarda le regole procedurali e i criteri per la valutazione prudenziale di acquisizioni e incrementi di partecipazioni nel settore finanziario;

2007/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che reca disposizioni sulle quantità nominali dei prodotti preconfezionati, abroga le direttive 75/106/CEE e 80/232/CEE del Consiglio e modifica la direttiva 76/211/CEE del Consiglio;

2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità;

2007/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni;

2007/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 novembre 2007, relativa ai servizi di pagamento nel mercato interno, recante modifica delle direttive 97/7/CE, 2002/65/CE, 2005/60/CE e 2006/48/CE, che abroga la direttiva 97/5/CE;

2007/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2007, che modifica la direttiva 89/552/CEE del Consiglio relativa al coordinamento di determinate disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti l'esercizio delle attività televisive;

2007/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2007, che modifica le direttive 89/665/CEE e 92/13/CEE del Consiglio per quanto riguarda il miglioramento dell'efficacia delle procedure di ricorso in materia d'aggiudicazione degli appalti pubblici;

2008/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2008, relativa alla specificazione sull'etichetta di alcuni prodotti alimentari di altre indicazioni obbligatorie oltre a quelle previste dalla direttiva 2000/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (versione codificata);

2008/8/CE del Consiglio, del 12 febbraio 2008, che modifica la direttiva 2006/112/CE per quanto riguarda il luogo delle prestazioni di servizi;

2008/9/CE del Consiglio, del 12 febbraio 2008, che stabilisce norme dettagliate per il rimborso dell'imposta sul valore aggiunto, previsto dalla direttiva 2006/112/CE, ai soggetti passivi non stabiliti nello Stato membro di rimborso, ma in un altro Stato membro;

2008/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, relativa ai contratti di credito ai consumatori e che abroga la direttiva 87/102/CEE;

2008/49/CE della Commissione, del 16 aprile 2008, recante modifica dell'allegato II della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri per l'effettuazione delle ispezioni a terra sugli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari;

2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa:

2008/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, che modifica la direttiva 91/477/CEE del Consiglio, relativa al controllo dell'acquisizione e della detenzione di armi;

2008/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa a determinati aspetti della mediazione in materia civile e commerciale;

2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino);

2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione);

2008/59/CE del Consiglio, del 12 giugno 2008, che adegua la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna a motivo dell'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania;

2008/63/CE della Commissione, del 20 giugno 2008, relativa alla concorrenza sui mercati delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni;

2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose;

2008/71/CE del Consiglio, del 15 luglio 2008, relativa all'identificazione e alla registrazione dei suini;

2008/73/CE del Consiglio, del 15 luglio 2008, che semplifica le procedure di redazione degli elenchi e di diffusione dell'informazione in campo veterinario e zootecnico e che modifica le direttive 64/432/CEE, 77/504/CEE, 88/407/CEE, 88/661/CEE, 89/361/CEE, 89/556/CEE, 90/426/CEE, 90/427/CEE, 90/428/CEE, 90/429/CEE, 90/539/CEE, 91/68/CEE, 91/496/CEE, 92/35/CEE, 92/65/CEE, 92/66/CEE, 92/119/CEE, 94/28/CE, 2000/75/CE, la decisione 2000/258/CE nonché le direttive 2001/89/CE, 2002/60/CE e 2005/94/CE;

2008/87/CE della Commissione, del 22 settembre 2008, che modifica la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;

2008/90/CE del Consiglio, del 29 settembre 2008, relativa alla commercializzazione dei materiali di moltiplicazione delle piante da frutto e delle piante da frutto destinate alla produzione di frutti (rifusione);

2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive;

2008/100/CE della Commissione, del 28 ottobre 2008, che modifica la direttiva 90/496/CEE del Consiglio relativa all'etichettatura nutrizionale dei prodotti alimentari per quanto riguarda le razioni giornaliere raccomandate, i coefficienti di conversione per il calcolo del valore energetico e le definizioni;

2008/117/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, recante modifica della direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, per combattere la frode fiscale connessa alle operazioni intracomunitarie;

2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE.».

— La direttiva 2009/131/CEE è pubblicata nella G.U.U.E. 17 ottobre 2009, n. L 273.

— L'allegato B della legge 4 giugno 2010, n. 96, (Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 25 giugno 2010, n. 146, S.O., così recita:

«Allegato B
(Articolo 1, commi 1 e 3)

2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario;

2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità;

2008/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, che modifica la direttiva 97/67/CE per quanto riguarda il pieno completamento del mercato interno dei servizi postali comunitari;

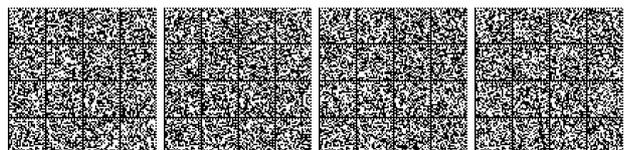
2008/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, concernente una procedura comunitaria sulla trasparenza dei prezzi al consumatore finale industriale di gas e di energia elettrica (rifusione);

2008/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di marchi d'impresa (Versione codificata);

2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

2008/99/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla tutela penale dell'ambiente;

2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra;

2008/104/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa al lavoro tramite agenzia interinale;

2008/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativa a standard di qualità ambientale nel settore della politica delle acque, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive del Consiglio 82/176/CEE, 83/513/CEE, 84/156/CEE, 84/491/CEE e 86/280/CEE, nonché modifica della direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

2008/112/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica le direttive del Consiglio 76/768/CEE, 88/378/CEE, 1999/13/CE e le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/53/CE, 2002/96/CE e 2004/42/CE, allo scopo di adeguarle al regolamento (CE) n. 1272/2008 relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele;

2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione;

2008/122/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, sulla tutela dei consumatori per quanto riguarda taluni aspetti dei contratti di multiproprietà, dei contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine e dei contratti di rivendita e di scambio;

2009/4/CE della Commissione, del 23 gennaio 2009, sulle contromisure volte a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi, che modifica la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE;

2009/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, recante modifica della direttiva 94/19/CE relativa ai sistemi di garanzia dei depositi per quanto riguarda il livello di copertura e il termine di rimborso;

2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione);

2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione;

2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i princìpi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera;

2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;

2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra;

2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE;

2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa allo stoccaggio geologico di biossido di carbonio e recante modifica della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, delle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE e del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio;

2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;

2009/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, che modifica la direttiva 98/26/CE concernente il carattere definitivo del regolamento nei sistemi di pagamento e nei sistemi di regolamento titoli e la direttiva 2002/47/CE relativa ai contratti di garanzia finanziaria per quanto riguarda i sistemi connessi e i crediti;

2009/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, sulla sicurezza dei giocattoli;

2009/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, che modifica le direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio per quanto riguarda taluni obblighi di comunicazione a carico delle società di medie dimensioni e l'obbligo di redigere conti consolidati;

2009/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, che modifica le direttive 2001/82/CE e 2001/83/CE per quanto concerne le modifiche dei termini delle autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali;

2009/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, sull'utilizzazione e la commercializzazione delle acque minerali naturali;

2009/69/CE del Consiglio, del 25 giugno 2009, che modifica la direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto in relazione all'evasione fiscale connessa all'importazione;

2009/71/EURATOM del Consiglio, del 25 giugno 2009, che istituisce un quadro comunitario per la sicurezza nucleare degli impianti nucleari;

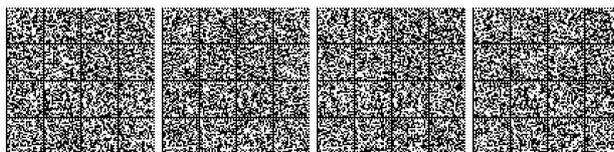
2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE;

2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 2003/55/CE;

2009/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa al coordinamento delle procedure per l'aggiudicazione di taluni appalti di lavori, di forniture e di servizi nei settori della difesa e della sicurezza da parte delle amministrazioni aggiudicatrici/degli enti aggiudicatori, e recante modifica delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE;

2009/90/CE della Commissione, del 31 luglio 2009, che stabilisce, conformemente alla direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, specifiche tecniche per l'analisi chimica e il monitoraggio dello stato delle acque;

2009/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, intesa a coordinare, per renderle equivalenti, le garanzie che sono richieste, negli Stati membri, alle società a mente dell'art. 48, secondo comma, del trattato per proteggere gli interessi dei soci e dei terzi;

2009/102/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, in materia di diritto delle società, relativa alle società a responsabilità limitata con un unico socio (Versione codificata);

2009/107/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, recante modifica della direttiva 98/8/CE, relativa all'immissione sul mercato dei biocidi, per quanto riguarda l'estensione di determinati periodi di tempo;

2009/111/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, che modifica le direttive 2006/48/CE, 2006/49/CE e 2007/64/CE per quanto riguarda gli enti creditizi collegati a organismi centrali, taluni elementi dei fondi propri, i grandi fidi, i meccanismi di vigilanza e la gestione delle crisi;

2009/119/CE del Consiglio, del 14 settembre 2009, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi;

2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni;

2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativa all'istituzione di un quadro per l'elaborazione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti connessi all'energia (rifusione);

2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità *II)* (rifusione);

2009/148/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, sulla protezione dei lavoratori contro i rischi connessi con un'esposizione all'amianto durante il lavoro (Versione codificata);

2009/149/CE della Commissione, del 27 novembre 2009, che modifica la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;

2010/12/UE del Consiglio, del 16 febbraio 2010, recante modifica delle direttive 92/79/CEE, 92/80/CEE e 95/59/CE per quanto concerne la struttura e le aliquote delle accise che gravano sui tabacchi lavorati e della direttiva 2008/118/CE.».

— Il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, (Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviari), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 luglio 2003, n. 170, S.O.

— Il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, (Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 ottobre 2007, n. 234, S.O.

— Le direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE sono pubblicate nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164. Il testo della presente direttiva è stato così sostituito dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 21 giugno 2004, n. L 220.

— La direttiva 2008/110/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 23 dicembre 2008, n. L 345.

— Il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163, abrogato dal presente decreto, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 ottobre 2007, n. 234, S.O.

— La direttiva 96/48/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 17 settembre 1996, n. L 235.

— La direttiva 2001/16/CE è pubblicato nella G.U.C.E. 20 aprile 2001, n. L 110.

— La direttiva 2004/50/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164.

— Il regolamento (CE) n. 352/2009 è pubblicato nella G.U.U.E. 29 aprile 2009, n. L 108.

— L'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, S.O., così recita:

«Art. 14 *(Decreti legislativi)*. — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'art. 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di «decreto legislativo» e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.».

— La legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 novembre 1981, n. 329, S.O.

Note all'art. 1:

— Per le direttive 2008/57/CE, 2009/131/CE, 2004/49/CE e 2008/110/CE si veda nelle note alle premesse.

— L'art. 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia al processo normativo dell'Unione europea e sulle procedure di esecuzione degli obblighi comunitari), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 15 febbraio 2005, n. 37, così recita:

«Art. 13 *(Adeguamenti tecnici)*. — 1. Alle norme comunitarie non autonomamente applicabili, che modificano modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di direttive già recepite nell'ordinamento nazionale, è data attuazione, nelle materie di cui all'art. 117, secondo comma, della Costituzione, con decreto del Ministro competente per materia, che ne dà tempestiva comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche comunitarie.

2. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione, i provvedimenti di cui al presente articolo possono essere adottati nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome al fine di porre rimedio all'eventuale inerzia dei suddetti enti nel dare attuazione a norme comunitarie. In tale caso, i provvedimenti statali adottati si applicano, per le regioni e le province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la propria normativa di attuazione, a decorrere dalla scadenza del termine stabilito per l'attuazione della rispettiva normativa comunitaria e perdono comunque efficacia dalla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma. I provvedimenti recano l'esplicita indicazione della natura sostitutiva del potere esercitato e del carattere cedevole delle disposizioni in essi contenute.».

Note all'art. 2:

— Per le direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE si veda nelle note alle premesse.

— La decisione n. 1692/96/CE è pubblicata nella G.U.C.E. 9 settembre 1996, n. L 228.

— La direttiva 2004/17/CE è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 134.

— Gli articoli 3, comma 1, lettera *h)* e 11 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, citato nelle premesse, così recitano:

«Art. 3 *(Definizioni)*. — 1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) -g) *(*omissis*)*;

h) «gestore dell'infrastruttura», soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie vigenti e nel presente decreto;».

«Art. 11 *(Princìpi)*. — 1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni; deve altresì assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.

4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi al calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacità sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27.

5. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, ove l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sia svolta da un soggetto che sia titolare anche di un'impresa ferroviaria, le attività ed i compiti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, devono essere espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, attraverso una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo patrimoniale e contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n. 1108/70.».

— Il capo II del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, reca: «Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie».

— La decisione 93/465/CEE è pubblicata nella G.U.C.E. 30 agosto 1993, n. L 220.

Note all'art. 3:

— Per la direttiva 2004/17/CE, si veda nelle note all'art. 2.

Note all'art. 5:

— Il regolamento CE n. 881/2004 è pubblicato nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164.

Note all'art. 7:

— L'art. 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, così recita:

«Art. 12 *(Norme nazionali di sicurezza)*. — 1. L'Agenzia provvede affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza.

2. L'Agenzia apporta, quando necessarie, le modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza nazionali.

3. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.

4. Qualora tali modifiche prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, o comunque le norme riguardino l'attività di imprese ferroviarie di altri Stati membri sulla rete ferroviaria italiana, l'Agenzia presenta tale progetto di norma alla Commissione.».

Note all'art. 14:

— Gli articoli 5, comma 4, 15 e 14 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, così recitano:

«4. L'Agenzia provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza.».

«Art. 14 *(Certificati di sicurezza)*. — 1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata. Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete.

2. Il certificato di sicurezza comprende:

a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'art. 13 e all'allegato III;

b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione. I requisiti includono l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.

3. L'Agenzia rilascia la certificazione di cui al comma 2, su richiesta del rappresentante legale, all'impresa ferroviaria che inizia in Italia la propria attività specificando il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. La certificazione di cui al comma 2, lettera *a)*, è valida in tutto il territorio della Comunità per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.

4. L'Agenzia rilascia, all'impresa ferroviaria già in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato da una Autorità di sicurezza di un altro Stato membro della Comunità europea e che intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario, la certificazione aggiuntiva necessaria a norma del comma 2, lettera *b)*, relativa alla rete italiana o parte della rete italiana sulla quale intende effettuare il servizio.

5. Il certificato di sicurezza scade ogni cinque anni ed è rinnovato a richiesta dell'impresa.

6. Il certificato di sicurezza è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambia in modo sostanziale. Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio L'Agenzia in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio della parte pertinente del certificato. Il titolare notifica inoltre all'Agenzia l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.

7. L'Agenzia può prescrivere la revisione della parte pertinente del certificato di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

8. Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata, l'Agenzia revoca la parte *a)* e *b)* del certificato, motivando la propria decisione. Parimenti l'Agenzia revoca il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso. Della revoca della certificazione nazionale aggiuntiva o del certificato di sicurezza, l'Agenzia informa l'Autorità preposta alla sicurezza dello Stato membro che ha rilasciato la parte *a)* del certificato.

9. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca dei certificati di sicurezza di cui al comma 2, lettera *a)*. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

10. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

11. I certificati di sicurezza già rilasciati alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'art. 10 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, restano validi sino al rilascio da parte dell'Agenzia del certificato di cui al presente articolo da richiedersi a cura del rappresentante legale dell'impresa ferroviaria entro tre mesi, fatta salva l'applicabilità dei commi 8 e 9.».

«Art. 15 *(Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura)*. — 1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, su richiesta del legale rappresentante, deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia. L'Autorizzazione di sicurezza può contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza comprende:

a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'art. 13 e all'allegato III;

b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

2. L'autorizzazione di sicurezza scade ogni cinque anni ed è rinnovata a richiesta del gestore dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'Agenzia in merito ad ogni modifica apportata.

3. L'Agenzia può prescrivere la revisione dell'autorizzazione di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

4. Se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'Agenzia preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

5. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

6. Per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

7. I gestori per le infrastrutture già esistenti ed aperte al traffico ferroviario alla data di entrata in vigore del presente decreto provvedono entro tre mesi a richiedere il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza. In attesa del rilascio della stessa sono autorizzati a proseguire la propria attività fatta salva l'applicabilità dei commi 4 e 5.».

Note all'art. 16:

— Per le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 20:

— Per gli articoli 14, comma 8 e 15, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si veda nelle note all'art. 14.

— L'art. 13, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, così recita:

«Art. 13 *(Sistemi di gestione della sicurezza)*. — 1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario possa attuare almeno i CST, sia conforme alle norme di sicurezza nazionali, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.

2. Il sistema di gestione della sicurezza definito in dettaglio in allegato III, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di attività svolta, garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, compresa la manutenzione, i servizi, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi.

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinchè tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Tale sistema, inoltre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Ogni anno, anteriormente al 30 giugno, tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'Agenzia una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:

a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;

b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;

c) i risultati degli audit di sicurezza interni;

d) le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia. L'Agenzia, qualora lo ritenga necessario, può richiedere ulteriori elementi riguardanti i contenuti della relazione e ulteriori argomenti.».

Note all'art. 22:

— Il regolamento (CE) n. 352/2009 è pubblicato nella G.U.U.E. 29 aprile 2009, n. L 108.

— Per la direttiva 2004/49/CE, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 23:

— Il testo dell'art. 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 ottobre 2007, n. 234, S.O., così recita:

«Art. 12 *(Norme nazionali di sicurezza)*. — 1. L'Agenzia provvede affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza.

2. L'Agenzia apporta, quando necessarie, le modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza nazionali.

3. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.

4. Qualora tali modifiche prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, o comunque le norme riguardino l'attività di imprese ferroviarie di altri Stati membri sulla rete ferroviaria italiana, l'Agenzia presenta tale progetto di norma alla Commissione».

Note all'art. 24:

— L'art. 20, comma 2, lettera *c)*, del citato decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, così recita:

«2. Gli investigatori, nei limiti di quanto previsto dalla normativa vigente e comunque previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente, ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, ed in collaborazione con le Autorità stesse, possono quanto prima:

a) –b) *(*omissis*)*;

c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;».

— Per il regolamento (CE) 352/2009 si veda nelle note all'art. 22.

— Per la direttiva 2004/49/CE si veda nelle note alle premesse.

— Per l'art. 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si veda nelle note all'art. 23.

Note all'art. 25:

— Per la decisione 93/465/CEE si veda nelle note all'art. 2.

Note all'art. 31:

— L'art. 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 10 febbraio 1996, n. 34, S.O., così recita:

«Art. 47 *(Procedure di certificazione e/o attestazione finalizzate alla marcatura CE)*. — 1. Le spese relative alle procedure di certificazione e/o attestazione per l'apposizione della marcatura CE, previste dalla normativa comunitaria, nonché quelle conseguenti alle procedure di riesame delle istanze presentate per le stesse finalità, sono a carico del fabbricante o del suo rappresentante stabilito nell'Unione europea.

2. Le spese relative alle procedure finalizzate all'autorizzazione degli organismi ad effettuare le procedure di cui al comma 1 sono a carico dei richiedenti. Le spese relative ai successivi controlli sugli organismi autorizzati sono a carico di tutti gli organismi autorizzati per la medesima tipologia dei prodotti. I controlli possono avvenire anche mediante l'esame a campione dei prodotti certificati.

3. I proventi derivanti dalle attività di cui al comma 1, se effettuate da organi dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato, e dall'attività di cui al comma 2, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnati, con decreto del Ministro del tesoro, agli stati di previsione dei Ministeri interessati sui capitoli destinati al funzionamento dei servizi preposti, per lo svolgimento delle attività di cui ai citati commi e per l'effettuazione dei controlli successivi sul mercato che possono essere effettuati dalle autorità competenti mediante l'acquisizione temporanea a titolo gratuito dei prodotti presso i produttori, i distributori ed i rivenditori.

4. Con uno o più decreti dei Ministri competenti per materia, di concerto con il Ministro del tesoro, sono determinate ed aggiornate, almeno ogni due anni, le tariffe per le attività autorizzative di cui al comma 2 e per le attività di cui al comma 1 se effettuate da organi dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato, sulla base dei costi effettivi dei servizi resi, nonché le modalità di riscossione delle tariffe stesse e dei proventi a copertura delle spese relative ai controlli di cui al comma 2. Con gli stessi decreti sono altresì determinate le modalità di erogazione dei compensi dovuti, in base alla vigente normativa, al personale dell'amministrazione centrale o periferica dello Stato addetto alle attività di cui ai medesimi commi 1 e 2, nonché le modalità per l'acquisizione a titolo gratuito e la successiva eventuale restituzione dei prodotti ai fini dei controlli sul mercato effettuati dalle amministrazioni vigilanti nell'ambito dei poteri attribuiti dalla normativa vigente. L'effettuazione dei controlli dei prodotti sul mercato, come disciplinati dal presente comma, non deve comportare ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

5. Con l'entrata in vigore dei decreti applicativi del presente articolo, sono abrogate le disposizioni incompatibili emanate in attuazione di direttive comunitarie in materia di certificazione CE.

6. I decreti di cui al comma 4 sono emanati entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore dei provvedimenti di recepimento delle direttive che prevedono l'apposizione della marcatura CE; trascorso tale termine, si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica; le amministrazioni inadempienti sono tenute a fornire i dati di rispettiva competenza.».

— L'art. 9 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 febbraio 2005, n. 37, così recita:

«Art. 9 *(Contenuti della legge comunitaria)*. — 1. Il periodico adeguamento dell'ordinamento nazionale all'ordinamento comunitario è assicurato dalla legge comunitaria annuale, che reca:

a) disposizioni modificative o abrogative di disposizioni statali vigenti in contrasto con gli obblighi indicati all'art. 1;

b) disposizioni modificative o abrogative di disposizioni statali vigenti oggetto di procedure di infrazione avviate dalla Commissione delle Comunità europee nei confronti della Repubblica italiana;

c) disposizioni occorrenti per dare attuazione o assicurare l'applicazione degli atti del Consiglio o della Commissione delle Comunità europee di cui alle lettere *a)* e *c)* del comma 2 dell'art. 1, anche mediante il conferimento al Governo di delega legislativa;

d) disposizioni che autorizzano il Governo ad attuare in via regolamentare le direttive, sulla base di quanto previsto dall'art. 11;

e) disposizioni occorrenti per dare esecuzione ai trattati internazionali conclusi nel quadro delle relazioni esterne dell'Unione europea;

f) disposizioni che individuano i princìpi fondamentali nel rispetto dei quali le regioni e le province autonome esercitano la propria competenza normativa per dare attuazione o assicurare l'applicazione di atti comunitari nelle materie di cui all'art. 117, terzo comma, della Costituzione;

g) disposizioni che, nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome, conferiscono delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi recanti sanzioni penali per la violazione delle disposizioni comunitarie recepite dalle regioni e dalle province autonome;

h) disposizioni emanate nell'esercizio del potere sostitutivo di cui all'art. 117, quinto comma, della Costituzione, in conformità ai princìpi e nel rispetto dei limiti di cui all'art. 16, comma 3.

2. Gli oneri relativi a prestazioni e controlli da eseguire da parte di uffici pubblici, ai fini dell'attuazione delle disposizioni comunitarie di cui alla legge comunitaria per l'anno di riferimento, sono posti a carico dei soggetti interessati, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio, ove ciò non risulti in contrasto con la disciplina comunitaria. Le tariffe di cui al precedente periodo sono predeterminate e pubbliche.

2-*bis*. Le entrate derivanti dalle tariffe determinate ai sensi del comma 2 sono attribuite, nei limiti previsti dalla legislazione vigente, alle amministrazioni che effettuano le prestazioni e i controlli, mediante riassegnazione ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1999, n. 469.».

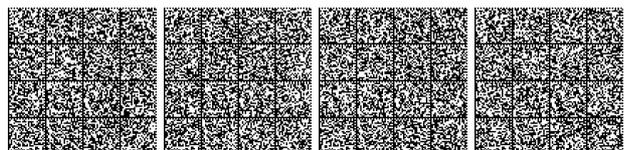
Note all'art. 33:

—Gli articoli 6 e 18 del citato decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, così recitano:

«Art. 6 *(Compiti dell'Agenzia)*. — 1. L'Agenzia è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale. In tale ambito, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni previste dalla direttiva 2004/49/CE con poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformità con le disposizioni comunitarie e con quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria.

2. L'Agenzia è incaricata di svolgere i seguenti compiti:

a) definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione;

b) controllare, promuovere e, se del caso imporre, le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei Gestori delle Infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera *a)*;

c) stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera *b)*;

d) autorizzare la messa in servizio di sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema transeuropeo ad alta velocità e convenzionale a norma dell'art. 14 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001, e successive modificazioni ed in conformità ai pertinenti requisiti essenziali;

e) verificare l'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relativamente al funzionamento ed alla manutenzione;

f) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali a norma dell'art. 10 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 e successive modificazioni;

g) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, non ancora oggetto di una STI o parzialmente coperti dalle STI sulla base delle dichiarazioni di verifica CE e dei certificati di omologazione;

h) emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attività effettuate dal Verificatore Indipendente di Sicurezza prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;

i) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 14 e 15 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;

l) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, istituiti a norma dell'art. 24 della direttiva 2001/16/CE e successive modificazioni, siano precise ed aggiornate;

m) istituire e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio;

n) compiere attività di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a garantire livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;

o) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto od autorità competenti;

p) impartire ai gestori delle infrastrutture ed alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie ed utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;

q) collaborare, nel rispetto delle rispettive funzioni, con l'Agenzia ferroviaria europea per lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una progressiva armonizzazione delle norme nazionali, coordinandosi con tale Agenzia in vista dell'adozione delle misure di armonizzazione e monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria europea;

r) qualificare i Verificatori indipendenti di sicurezza per i processi di omologazione.

3. Le attività di cui al comma 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o Ente appaltante.

4. Per lo svolgimento dei propri compiti l'Agenzia può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di Gestori delle infrastrutture e Imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'Agenzia di cui all'art. 26.

5. L'Agenzia collabora con le istituzioni pubbliche preposte alla regolazione economica del settore.».

«Art. 18 *(Organismo investigativo)*. — 1. Presso il Ministero dei trasporti, quale risultante dall'applicazione dell'art. 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, e dell'art. 1, commi 404 e seguenti, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è istituito l'Organismo investigativo permanente, costituito da una nuova direzione generale per le investigazioni ferroviarie, articolata in uffici dirigenziali di seconda fascia, istituita con regolamento adottato ai sensi dell'art. 17, comma 4-*bis* della legge 23 agosto 1988, n. 400. Il responsabile dell'Organismo investigativo è il direttore generale della suddetta direzione. L'incarico di direttore generale per le investigazioni ferroviarie è conferito, per tre anni, ai sensi dell'art. 19, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. L'Organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia funzionale. Al fine di garantire la piena autonomia funzionale la Direzione generale è posta alle dirette dipendenze del Ministro e non rientra nè tra gli uffici di diretta collaborazione nè è sottoposta ai dipartimenti. Gli investigatori incaricati godono delle garanzie di indipendenza necessarie disciplinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nel rispetto delle disposizioni comunitarie.

3. Il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, ad attribuire le relative competenze agli uffici della direzione generale utilizzando posti di funzione dirigenziale non generale già esistenti nell'ambito del Ministero senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

4. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo antincendi del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, l'Organismo investigativo può avvalersi, entro i limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate sulla base di apposite convenzioni. L'Organismo investigativo istituisce un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai Gestori dell'infrastruttura, dalle Imprese ferroviarie e dall'Agenzia, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti, incidenti gravi ed inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di Investigatori Incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Università, dal Genio ferrovieri o avere maturato esperienze specifiche quali ex dipendenti del Ministero dei trasporti, di Imprese ferroviarie, Gestori delle infrastrutture, Aziende costruttrici, Enti notificati o Verificatori indipendenti di sicurezza.».

— Per la direttiva 2001/14/CE si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 36:

— Per il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163, si veda nelle note alle premesse.

— L'art. 9 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, abrogato dal presente decreto, recava: «Messa in servizio in Italia del materiale rotabile già in servizio in altro Stato membro dell'Unione europea».

— Il decreto del Ministro dei trasporti 11 dicembre 2007, abrogato dal presente decreto, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 febbraio 2008, n. 38.

10G0213

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2010-SOL-039) Roma, 2010 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sul sito www.ipzs.it, al collegamento rete di vendita (situato sul lato destro della pagina).**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Funzione Editoria - U.O. DISTRIBUZIONE
Attività Librerie concessionarie, Vendita diretta e Abbonamenti a periodici
Piazza Verdi 10, 00198 Roma
fax: 06-8508-4117
e-mail: editoriale@ipzs.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2011 (salvo conguaglio)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:		
	*(di cui spese di spedizione € 132,57)**	- annuale	€ **309,00**
	*(di cui spese di spedizione € 66,28)**	- semestrale	€ **167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 383,93)*	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 264,45)**	- annuale	€ **682,00**
	*(di cui spese di spedizione € 132,22)**	- semestrale	€ **357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € 80,00 il versamento relativo al tipo di abbonamento alla ***Gazzetta Ufficiale*** - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2011.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI
*(di cui spese di spedizione € 127,00)**
*(di cui spese di spedizione € 73,20)**

- annuale	€ **295,00**
- semestrale	€ **162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II
*(di cui spese di spedizione € 39,40)**
*(di cui spese di spedizione € 20,60)**

- annuale	€ **85,00**
- semestrale	€ **53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo € **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5% € **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione) € 18,00
I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.

€ 4,00